Skrzydlata POLSKA

Samolot An-2 lotniczej przeciwpożarowej ochrony lasów w czasie lotu patrolowego w Kraju Krasnodarskim. Foto: CAF

NR 40 (274) 30 WRZEŚNIA 1956 r. • ROK WYDANIA XII • CENA 70 GR

W TYM NUMERZE

Korespondencje własne:
- z Moskwy
- z Wenecji

Samoloty:
- An-2 SA
- Turbośmigłowy samolot Antonowa
- Dalsze wersje BM-4

Śmigłowiec „Kolibrie"

Szybowiec „Ilindenka"

W NASTĘPNYCH NUMERACH

Korespondencje własne z:
- Lido (Włochy), Francji, Anglii, Jugosławii, Moskwy, NRD, Chin

Samoloty, śmigłowce i szybowce:
- Safir (Szwecja), Mi-4 S (ZSRR), Jak 18 U (ZSRR), Saeta (Hiszpania). Commander (USA)

Silniki:
- PZL, RD-20, RD-45

Wyżej: Jerzy Kowalczuk
Niżej: Romana Skatulska

Jerzy Kowalczuk i Romana Skatulska Spadochronowymi Mistrzami Polski na rok 1956

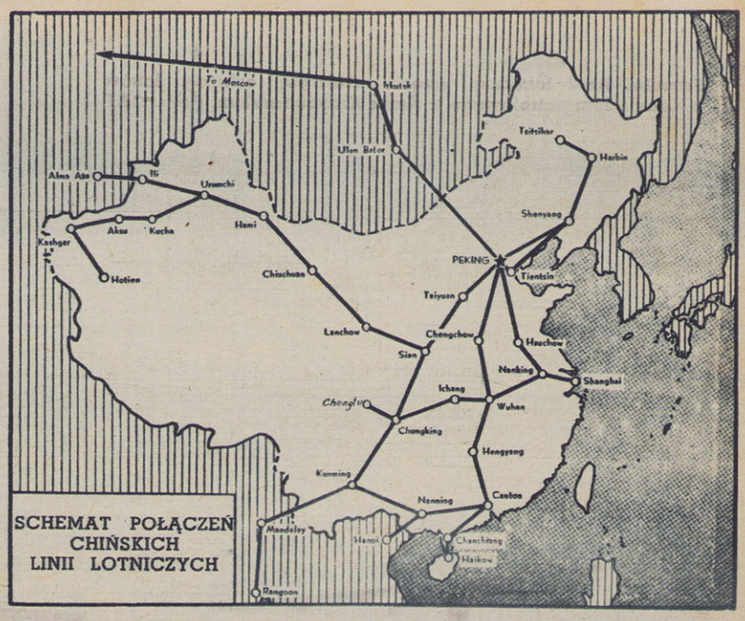
DNIA 21 września o godzinie 19 w klubie robotniczym w Nowej Hucie nastąpiło zakończenie III Spadochronowych Mistrzostw Polski, podczas których rozegrano trzy pełne konkurencje i połowę czwartej. Po krótkich przemówieniach i odczytaniu wyników przedstawiciel ZG LPŻ wręczył poszczególnym skoczkom oraz wyróżnionym nagrody, a gospodarz mistrzostw przekazał wszystkim uczestnikom pamiątkowe upominki.

Spadochronowym Mistrzem Polski na rok 1956 został Jerzy Kowalczuk (Aeroklub Lubelski), zdobywając 1 252,26 pkt. Drugie miejsce zajął Henryk Jaksim (MZKiST) — 1 201,36 pkt; 3. Bolesław Gargała (Aeroklub Rzeszowski), — 1 162,67 pkt; 4. Jerzy Łobodda (MZKiST) — 1 113,92 pkt; 5. Jerzy Koss (Aeroklub Warszawski) — 1 094,25 pkt.

Spadochronową Mistrzynią Polski na rok 1956 została Romana Skatulska (Aeroklub Warszawski), uzyskując w sumie 947,87 pkt. Drugie miejsce zajęła Maria Puchar (Aeroklub Wrocławski) — 862,77 pkt, a trzecie Aleksandra Wojtkowiak (Aeroklub Poznański) — 842,38 pkt.

W klasyfikacji drużynowej na pierwszym miejscu uplasowała się Warszawa, zdobywając 4 044,65 pkt; 2. Lublin — 3 818,86 pkt; 3. Wrocław — 3 342,15 pkt; 4. MZKiST — 3 130,84 pkt; 5. Kielce — 2 870,75 pkt; 6. WKS „Lotnik" — 2698,20 pkt; 7. Łódź — 2 450,56 pkt; 8. Poznań — 2 244,21 pkt; 9. Stalinogród — 2 216,73 pkt; 10. Bydgoszcz — 2 192,64 pkt; 11. Rzeszów — 2 058,27 pkt; 12. Białystok — 1 617,61 pkt. Pozostałe drużyny zostały zdekompletowane.

Po części oficjalnej przedstawiciel zarządu fabrycznego Huty im. Lenina zaprosił uczestników III Spadochronowych Mistrzostw Polski na lampkę wina. (Mal)



SCHEMAT POŁĄCZEŃ CHIŃSKICH LINII LOTNICZYCH

ZNACZNE OSIĄGNIĘCIA LOTNICTWA CHIŃSKIEGO

LOTNICTWO Chińskiej Republiki Ludowej przez 6 lat swego istnienia zanotowało wiele poważnych wydarzeń. Linie komunikacyjne pokrywające swą siecią cały kraj, przedłużają się o nowe setki i tysiące kilometrów. Przewóz i transport samolotami lotnictwa cywilnego rośnie niemal z miesiąca na miesiąc. W pierwszej połowie bieżącego roku przewóz i transport zamknięto poważną cyfrą 7,35 milionów tono-kilometrów, co się równa 72,6 proc. planu wykonanego w roku ubiegłym. W tym samym czasie przewieziono 38 400 pasażerów i 3 700 ton różnych towarów.

Po raz pierwszy w tym roku na większą skalę samoloty wzięły udział w pracach gospodarki narodowej. Do lipca br. lotnicy chińscy w walce ze szkodnikami pokryli proszkiem owadobójczym 107 000 hektarów ziemi. W drugiej połowie tego roku ilość hektarów opylanych jeszcze wzrośnie o 47 000.

W czasie obrad VIII Zjazdu KPCh nakreślono m. in. także plan wzrostu transportu i łączności na najbliższe 5 lat.

Z okazji święta narodowego Chińskiej Republiki Ludowej przypadającego 1 października br. życzymy bratniemu narodowi chińskiemu wiele sukcesów w dalszym rozwoju lotnictwa cywilnego oraz osiągnięć w coraz pełniejszym zabezpieczeniu potrzeb mas pracujących.

SKOLSKI ZWYCIĘZCĄ II SMP JUNIORÓW

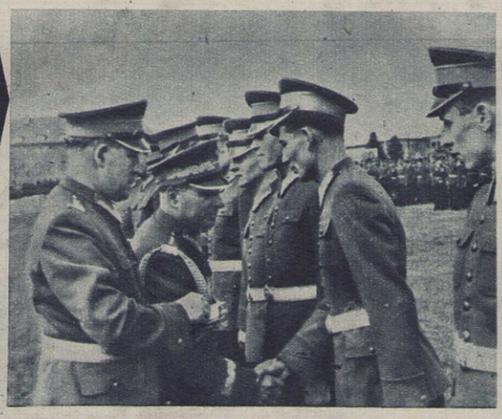
(Telefonem z Żaru)

TRZECIĄ i ostatnią konkurencję II SMP Juniorów — przelot otwarty — rozegrano w dniu 19 września. Zwycięzcą jej został Zenon Skolski (Wrocław) — 1 000 pkt, przed Józefem Misiekiem (Poznań) — 916 pkt i Alfredem Bzylem (Bydgoszcz) — 813 pkt.

Pierwsze miejsce Skolskiego w tej konkurencji zdecydowało o zdobyciu przez niego tytułu Szybowcowego Mistrza Polski w klasie juniorów na rok 1956. Drugie miejsce w ogólnej klasyfikacji II SMP Juniorów zajął Zdzisław Majewski (Kielce) — 2 027 pkt, 3) Józef Pieczewski (Łódź) — 1 931 pkt, 4) Jan Gawęcki (Warszawa) — 1 925 pkt, 5) Józef Misiek (Poznań) — 1 916 pkt.

Uroczyste zakończenie II SMP Juniorów odbyło się dnia 23 września br.

PROMOCJA W TOSWL



W TECHNICZNEJ Oficerskiej Szkole Wojsk Lotniczych odbyła się ostatnio promocja podchorążych. Na zdjęciu Dowódca Wojsk Lotniczych gen. broni Jan Turkiel i Szef Zarządu Politycznego płk Józef Urbanowicz wręczają absolwentom TOSWL legitymacje oficerskie i świadectwa ukończenia szkoły.

Foto: J. Łobodda

Modelarze Warszawy zwyciężyli w III Ogólnopolskich Zawodach Mikromodeli

W dniu 20 września w Hali Ludowej we Wrocławiu odbyły się III Ogólnopolskie Zawody Mikromodeli. W zawodach uczestniczyło 13 zawodników z Wrocławia, Poznania, Łodzi, Krakowa i Warszawy. Startowały 23 modele, rozdzielone na kategorie: A-1 normalne — kryte papierem; A-2 normalne — kryte mikrofilmem; B-1 bezogonowe — kryte papierem; B-2 bezogonowe — kryte mikrofilmem i C-1 śmigłowce.

Pod względem ilości zawodników była to najskromniejsza impreza ogólnopolska (na I zawodach było 21 uczestników, na II — 29 uczestników).

Zwycięstwo zespołowe i puchar przechodni zdobyła Warszawa sumą 3 624 sek. przed Wrocławiem — 3 415 sek, Poznaniem — 2 793 sek, Krakowem — 2314 sek. i Łodzią — 1 232 sek.

Indywidualnie zwyciężyli: w kat. A-1 (czas lotu w sek.): 1) Stanisław Żurad — Wrocław 507 + 488 + 385; w kat. A-2: 1) Jan Dihm — Kraków 606 + 439 +484, 2) Andrzej Mystkowski — Warszawa 486 + 413 + 504; w kat. B-1: Jan Dihm — Kraków 121 + 158 + 169; w kat. B-2: 1) Sylwester Kujawa — Poznań 366 + 155 + 77, 2) Andrzej Mystkowski — Warszawa 186 + 50 + 127; w kat. C-1 — Jan Dihm 116 + 115 + 106. (W kat. B-2 — ze względu na zapadający zmrok w hali i utrudnioną obserwację lotów, nie ukończyło trzeciej kolejki startów dwóch zawodników: Żurad i Zawal).

Najlepszy czas lotu osiągnął model J. Dihma 10 min. 6 sek.

P. E.

NOWE WYCZYNY SPADOCHRONOWE

W nocy z dnia 19 na 20 września, na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego, Paweł Lipowczan ustanowił nowy rekord krajowy w skoku z wysokości 600 m z opóźnionym otwarciem spadochronu, osiągając piękny wynik 3,70 m (0,42 m i 6,98 m) od środka krzyża. Ten sam skoczek w nocy z dnia 21 na 22 września uzyskał rekord w skoku z wysokości 1 500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu lądując w odległości 31,30 m od celu (56,15 m i 6,45 m). Tejże nocy Maria Wojtkowska w skoku z wysokości 600 m osiągnęła odległość 21,34 m (21,7 m i 21,60 m). Powyższe trzy wyniki ustanowione przez skoczków warszawskich pretendują do rekordów świata.

Podając powyższe do wiadomości dziwi nas nieco stanowisko kierownictwa Aeroklubu Warszawskiego, które wyraziło aprobatę na bicie dwóch aktualnych do tej pory rekordów świata, będących w posiadaniu Polski i to spadochroniarzy warszawskich. Czyżby zaszła zwykła pomyłka? Szkoda tylko i to bardzo, że nie sięga się po rekordy należące do sportowców zagranicznych lub nie stara się zapełnić pustych miejsc w tabeli. (13)

POLSKA PRZYJĘTA DO IAF

22 września zakończyły się w Rzymie obrady VII Kongresu Międzynarodowej Federacji Astronautycznej. Po omówieniu spraw programowych przystąpiono do przyjęcia nowych członków. W pierwszym rzędzie rozpatrzono wniosek w sprawie przyjęcia Polskiego Towarzystwa Astronautycznego, podany przez dr. Gerlacha z ramienia IAF. Wniosek ten przyjęty został jednogłośnie.

W ostatnim dniu obrad dokonano wyboru nowych władz IAF. Prezydentem Międzynarodowej Federacji Astronautycznej został dr Leslie R. Shepherd (Anglia). Jednym z pięciu wiceprezydentów — prof. A. Siedow (ZSRR), a sekretarzem — dr Stemmer (Szwajcaria).

Postanowiono również, że następny VIII Kongres IAF odbędzie się w październiku 1957 r. w Barcelonie.

NOWY REKORD ŚWIATA

9 września br. pilot czechosłowacki Franciszek Novak (Brno) wykonał rekordowy przelot bez lądowania na samolocie „Sokol" z Brna do Kułundy (Kraj Ałtajski — ZSRR.)

Przelot rozpoczęty 8.IX trwał 22 h 12 min., przy czym F. Novak przeleciał ponad 4 400 km z przeciętną prędkością 200 km/h. Dotychczasowy rekord świata należał do Amerykanina M. Conrada i był ustanowiony w 1952 r. wynikiem 3 962,744 km. Pilot czechosłowacki wracając do kraju odbył szereg spotkań ze sportowcami lotniczymi DOSAAF.

(W)

Z prawej: Franciszek Novak

Model szybowca z Magdeburga

Zlot radiomodelarzy w Halle (NRD)

9 września br. w Halle odbyło się spotkanie i zawody porównawcze modelarzy zajmujących się budową modeli zdalnie sterowanych z udziałem około 20 uczestników. Startowało 6 modeli wyposażonych tylko w aparaturę jednokanałową. Średni zasięg działania 1,5 km. Teren lotów był oznaczony przez dwa słupki umieszczone w odległości 200 m od siebie oraz żółtą płachtę określającą miejsce lądowania. W kategorii szybowców najlepszymi byli zawodnicy z Köthen, których model, po starcie z holu 200 m, wykonał okrążenia wokół każdego słupka oraz wylądował w odległości 20 m od punktu.

Model z napędem mechanicznym inż. Kiessiga z Lipska także wykonał program ewolucji zakończony, niestety, nieudanym lądowaniem na punkt.

Podsumowując można stwierdzić, że w NRD istnieje już dość dobrze rozwinięty ruch radiomodelarski. Dwie trzecie spośród zgłoszonych modeli było w stanie wykonać minimalny program zawodów.

GÜNTER MEYER — NRD

U NASZYCH PRZYJACIÓŁ

An-2 SA to rekordowa wersja samolotu. inż O. Antonowa An-2, na której pilot W. Kalinin ustanowił w dniu 9 czerwca 1954 światowy rekord wysokości FAI — 11 248 m. Silnik ASz-62 IR-TK o mocy 850 KM na wys. 9 500 m. Zwraca uwagę umieszczenie kabiny dla obserwatora-meteorologa w pobliżu usterzenia samolotu.

Rozwój amatorskiej budowy szybowców w ZSRR

W radzieckiej prasie DOSAAF coraz częściej pojawiają się artykuły czołowych konstruktorów i sportowców lotniczych zachęcające sekcje szybowcowe aeroklubów. domów młodzieży i szkół do samodzielnej budowy szybowców i sprzętu lotniskowego.

Autorzy twierdzą, że przede wszystkim należy rozwinąć budowę szybowców w szkolnych kołach szybowcowych, gdyż to w najlepszy sposób łączy się z problemem politechnizacji młodzieży szkolnej. Mówi się przy tym o budowie szybowców szkolnych „A-1" i „BRO-11", które posiadają łatwo dostępną pełną dokumentację techniczną.

Członkowie DOSAAF realizują również i bardziej ambitne projekty. I tak na przykład w Kownie (Litewska SRR) w ostatnich latach zespół złożony z B. Oszkinisa, A. Kuzmiskasa, L. Dowidajtisa, I. Balczunasa, E. Brazauskasa i innych zbudował 8 szybowców różnego typu, z których najlepiej zdały egzamin: „BRO-7", „BRO-9", „BRO-10" i „BRO-11" konstrukcji B. Oszkinisa. Warto dodać, że w wyniku prób amatorskie „BRO-9" i „BRO-11" zostały zatwierdzone do produkcji seryjnej w wytwórniach DOSAAF. Również udane szybowce „M-1", „M-2" i „KPI-3" zbudowali w Kownie studenci politechniki (patrz „SP" Nr 38/56).

W bieżącym roku Komitet Centralny DOSAAF zorganizował w Kownie państwowy ośrodek szybowcowy, który rozwinął szeroką akcję propagandową, w wyniku której wielu kowieńskich szybowników przygotowuje szybowce własnej konstrukcji na tegoroczne mistrzostwa republik nadbałtyckich.

Także i w Rydze, w aeroklubie i modelarni lotniczej Domu Młodzieży powstały własne szybowce „A-1" i „Początkujący" — na których już od 3 lat latają ich budowniczowie. Dalszymi pracami kieruje E. Bruwielis. Oprócz szybowców szkolnych w modelarni powstał także nowy szybowiec treningowy do lotów żaglowych, owoc pracy A. Cynitisa, I. Łapiusza, T. Liepa i W. Staszansa. Wykonano również wyciągarkę, przebudowaną z wraku samochodu „GAZ-51". Na tegorocznych mistrzostwach republik nadbałtyckich szybownicy Rygi wystąpią ze sprzętem własnej konstrukcji.

Również i w Liepai (Łotwa) uczestnicy Domu Młodzieży wybudowali przy pomocy specjalistów nowy szybowiec „EW-3", konstrukcji instruktora modelarstwa lotniczego E. Wilnisa. Młodzież wykonała także w swoich pracowniach wyciągarkę.

Autorzy radzieccy podają, że dotychczasowe doświadczenia wykazały pełną możliwość budowy szybowców („A-1" i „BRO-11") w większości terenowych kół szybowcowych, zaś w kołach przyzakładowych lub na uczelniach wyższych i średnich — nawet szybowców własnej konstrukcji.

Przy tej okazji przypomina się doświadczenia z lat przedwojennych, a mianowicie: do 1937 r. naprawdę masowy rozwój szybownictwa radzieckiego był wynikiem amatorskiej budowy sprzętu w kołach szybowcowych. Ówczesne zawody szybowcowe były więc przeglądem nie tylko sprawności pilotażowych ale i umiejętności konstruktorskich.

Autorzy radzieccy wzywają obecnie kierownictwo DOSAAF do podtrzymania inicjatywy powrotu do zapomnianych dobrych form, przez zorganizowanie sprzedaży materiałów, zwłaszcza kleju i sklejki oraz rysunków wykonawczych szybowców szkolnych „A-1" i „BRO-11". Jest to szczególnie ważne w okresie, gdy wytwórnie DOSAAF nie są jeszcze w stanie pokryć zwiększającego się zapotrzebowania sprzętu szybowcowego. (W)

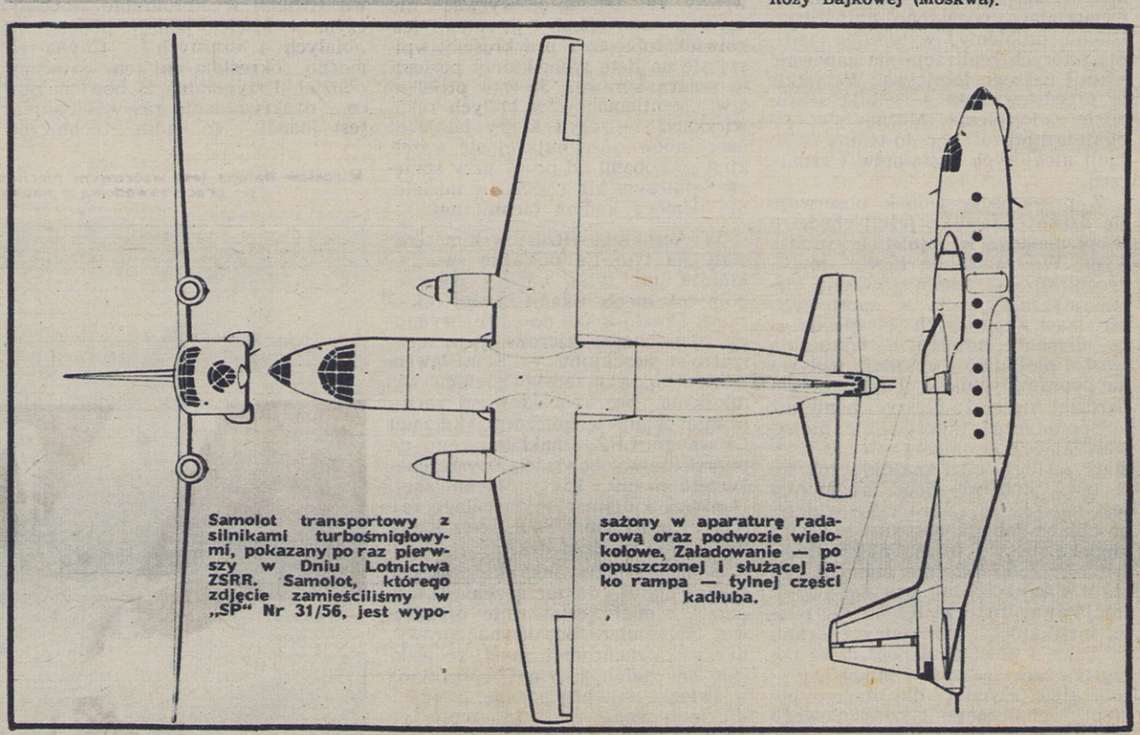
Szybowce budowane przez amatorów w ZSRR. Z lewej — „BRO-11", z prawej — konstrukcja B. Matekajtisa z Szaulay (Łotewska SRR).

RADIO DLA SPADOCHRONIARZY

NA XII wszechzwiązkowej wystawie twórczości konstruktorskiej radioamatorów członek Centralnego Radioklubu DOSAAF w Moskwie L. Kuprianowicz demonstrował miniaturową radiostację ultrakrótkofalową (UKF) dla spadochroniarzy, pracującą w paśmie częstotliwości 42—45 MHz.

Radiostacja zawiera 3 lampy, waży wraz z zasilaniem 900 G i pracuje z miękką anteną wszytą w kombinezon skoczka. (W)

NOWY SAMOLOT inż. O. ANTONOWA



Samolot transportowy z silnikami turbośmigłowymi, pokazany po raz pierwszy w Dniu Lotnictwa ZSRR. Samolot, którego zdjęcie zamieściliśmy w „SP" Nr 31/56, jest wyposażony w aparaturę radarową oraz podwozie wielokołowe. Załadowanie — po opuszczonej i służącej jako rampa — tylnej części kadłuba.

„WALIZKA METODYCZNA" INSTRUKTORA

INSTRUKTORZY Centralnej Szkoły Szybowcowej DOSAAF od wielu lat stosują w pracy na starcie i na wykładach zestaw pomocy naukowych zwany „walizką metodyczną", zawierającą modele: szybowca i samolotu holującego tego typu na jakim odbywają się loty, względnie — modelu wyciągarki. Poza tym zestaw obejmuje miniaturowy start wraz z wyposażeniem: barwnymi chorągiewkami (ze sklejki), znakami lotniskowymi itp.

Oprócz tego instruktor posiada w „walizce metodycznej" tablice poglądowe układów sił aerodynamicznych zachodzących w różnych stanach lotu oraz obrazy położenia linii horyzontu w locie na danym szybowcu z różną prędkością, w zakrętach itd.

„Walizka" mieści także wzory rozłożenia startów, tablice oceny wykonanych lotów, małą tablicę szkolną, kredę dla wykładu i podręczną literaturę oraz konspekty.

Zawartość „walizki metodycznej" jest ustalana i uzupełniana co roku, na początku okresu szkoleniowego. Wtedy też następuje przegląd „walizek" wszystkich instruktorów oraz wymiana poglądów i doświadczeń. Wielkość „walizki" mieszczącej wymieniony sprzęt wynosi około 200 x 300 x 500 mm. (W)

W SKRÓCIE

Na lotnisku klubowym w Rydze odbyły się pierwsze zawody szybowcowe o mistrzostwo Republiki z udziałem zawodników Rygi, Liepai, Jełgawy, Dangawpiłsa i innych miast radzieckiej Łotwy. Poza konkursem startowali zaproszeni goście — szybownicy Litwy i Estonii.

Tytuł mistrza Łotwy na rok 1956 uzyskał Edwin Bruwielis (Ryga), osiągając na szybowcu szkolnym wysokość 700 m i czas lotu 23 min. 53 sek. W poszczególnych konkurencjach zwyciężyli, obok E. Bruwielisa, szybownicy Domu Młodzieży — J. Łapiusz i T. Liepa, uzyskując wraz z towarzyszami pracy A. Cynitisem i A. Wicynskisem zwycięstwo zespołowe i puchar przechodni Komitetu DOSAAF Republiki Łotwy. Większość zawodników startowała na szybowcach budowanych we własnym zakresie. (W)

*

3 czerwca br. modelarz z Kazania — Aleksander Bołonkin uzyskał z modelem śmigłowca o napędzie mechanicznym (silnik — 4,4 cm³) czas lotu 5 min. 12 sek. i odległość 6 900 m.

*

15 lipca br. spadochroniarka Nina Kurszewa (Tuła) wykonała nocny skok na celność lądowania z wysokości 600 m uzyskując wynik 14,15 m od punktu, a więc o 19,57 m lepszy od wyniku dotychczasowej rekordzistki świata — Rozy Bajkowej (Moskwa).

Foto: S. Kaszewski

Z lotnisk między Wisłokiem a Wisłoką

SKOŃCZYĆ Z PODZIAŁEM NA „BIAŁYCH" I „CZARNYCH"

OSTATNIE półrocze w Polsce minęło pod znakiem dużych przemian politycznych i społecznych, powiązanych ściśle z naszą sytuacją gospodarczą. Na forum publiczne wypłynęły źródła wielu niedomagań i braków, błędów i wypaczeń w szeregu dziedzinach naszego życia. Rozgorzały zacięte dyskusje podyktowane nie tylko oburzeniem i rozgoryczeniem lecz także głęboką troską o naprawę wszystkiego tego co było dotychczas złe i krzywdzące, a często nawet brutalne.

Ożywienie, które nastąpiło na chyba wszystkich odcinkach życia, miało oczywiście przemożny wpływ na sprawy naszego lotnictwa. Odbyło się wiele dyskusji, narad i zjazdów w gronie przedstawicieli różnych organizacji i instytucji lotniczych. I tutaj poczyniono poważne kroki w celu dokonania obrachunku z przeszłością. W podjętych uchwałach i szczegółowo opracowanych memoriałach poruszono najbardziej istotne problemy, wytyczono zadania, których realizacja ma zapewnić rozwój naszego lotnictwa. Wszystkie te przedsięwzięcia wywołują zrozumiałe zadowolenie. Można mieć jedynie wątpliwości co do tempa realizacji niektórych postulatów i zamierzeń.

Z przykrością jednak obserwuje się dziwny „zastój", jeżeli chodzi o te przemiany, w lotnictwie sportowym. Wprowadzenie nowej myśli, decentralizacja administrowania, demokratyzacja życia w sportowych ośrodkach lotniczych — nieodzowne elementy nowego — wkraczają bardzo nieśmiało i nie mają wpływu na poprawę sytuacji. Fakt ten tym bardziej nie może cieszyć, ponieważ te sporadyczne i oczywiście niewystarczające posunięcia nie są niestety zasługą ludzi znajdujących się w tzw. „dołach", lecz inicjatorem jest najczęściej „góra". Te widoczne objawy jakiejś martwoty są czymś niepokojącym i trochę niezrozumiałym. Przecież właśnie stamtąd, ze szkół i aeroklubów, powinna wyjść inicjatywa. To przecież oni — piloci, instruktorzy, mechanicy i technicy mogą i powinni wnieść nowe pomysły, twórczą myśl i atmosferę — niezbędne czynniki dla stałego postępu technicznego i szkoleniowego oraz rozwoju sportu lotniczego.

Tymczasem życia naszych aeroklubów nie znamionuje żaden twórczy niepokój. Ludzie tkwią w starych problemach, smażą się na ogniu własnej bezsilności, narzekają na bezwład, „gryzą" się między sobą, są zniecierpliwieni i zniechęceni, a nawet... boją się i są nieufni. Taki właśnie bagaż wrażeń wywiozłem z aeroklubów w województwie rzeszowskim. Być może spostrzeżenia moje nie są „dopięte" na ostatni gózik, być może tu i ówdzie będą pewne niedopowiedzenia. Powodem tego jest przede wszystkim brak pełnego zaufania do mnie jako przedstawiciela „Skrzydlatej", gdyż redakcję często kojarzono... z Zarządem Głównym LPŻ i obawiano się konsekwencji oraz brak wiary w pomoc ze strony prasy.

Wśród różnych problemów nękających nasze aerokluby już niestety od kilku lat jest jeden, który je łączy, a którego korzenie tak głęboko wrosły, że trudno je wyrwać nie czyniąc rany. Niech i ja zatem, aczkolwiek robię to z przykrością, wpiszę się na listę tych, którzy poruszą tę bolącą sprawę. Jest to problem tzw. „gentlemanów w białych rękawiczkach" — czyli kadry latającej aeroklubów odżegnującej się wszelkimi sposobami od pracy przy sprzęcie lotniczym lub chociażby udzielenia pomocy kadrze technicznej.

W Aeroklubie Rzeszowskim powstały na tym tle poważne swary i kłótnie, nie tylko między poszczególnymi mechanikami a instruktorami. Doszło także do ostrej wymiany zdań między kierownikiem technicznym aeroklubu — Stanisławem Sobieniem, a przedstawicielami wyszkolenia. Nie respektowano zarządzenia działu technicznego Zarządu Głównego LPŻ, nakładającego na instruktorów obowiązek czyszczenia sprzętu w dni kadry technicznej. Punktem kulminacyjnym całego zajścia było wysłanie listu przez kadrę techniczną do ZG LPŻ.

Sposób z jakim instruktorzy ustosunkowują się do zarządzenia, które przecież miało ostatecznie uregulować nabrzmiałe od dawna sprawy, nasuwa nieuchronnie myśl, że traktują oni siebie jako coś, co posiada w świecie najwyższą wagę, a wszelkie inne rzeczy mają znaczenie tylko w zależności od nich.

Podobne stanowisko zajął kierownik wyszkolenia Aeroklubu Robotniczego w Mielcu — Mieczysław Dąbkowski. Oświadczył on wręcz: „Nie pozwolę instruktorom pracować przy sprzęcie". Kategorycznie — prawda? Mam jednak poważne wątpliwości czy słusznie. Stanowisko takie nie pozostaje bez konsekwencji. Pozostawiło ono niestety ślad między innymi na st. instruktorze samolotowym — Zbigniewie Kędziorku, który podziela zdanie swego zwierzchnika. Kędziorek był kiedyś mechanikiem. Jest to tym dziwniejsze, że Zbigniew nie zaprzeczył w rozmowie ze mną, że dzięki temu łatwiej było mu zdobyć kwalifikacje pilota i instruktora oraz, że innym także pomogłoby to w lepszym wykonaniu swych obowiązków.

Zdaniem sekretarza POP, technika szybowcowego — Romana Laty, st. mechanika Eugeniusza Gołąba i technika samolotowego — Stanisława Kwieka w Aeroklubie Robotniczym w Mielcu panuje podział na „białych i czarnych"... Chyba za mocno określają oni ten sztuczny podział. Przypomina to bowiem nieco... dyskryminację rasową. Faktem jest jednak, że kadra techniczna jest gorzej traktowana, że poświęca się jej zbyt mało uwagi w porównaniu z kadrą latającą. Dlaczego? Dlatego, że na ludziach tych ciąży poważna odpowiedzialność, nie mniejsza na pewno od odpowiedzialności instruktora? Czy dlatego, że personel techniczny jako pierwszy rozpoczyna pracę na lotnisku i jako ostatni opuszcza je?

W Mielcu nie ma przyjemnej atmosfery. I to nie tylko z tego powodu. Nie zaprzeczają temu zresztą pracujący od niedawna na stanowisku kierownika aeroklubu — Józef Janiak, ani jego zastępca — Stanisław Ciach. Aktyw aeroklubu chce zmienić ten stan rzeczy. Podjął w tym celu nawet uchwałę. Ale o tym będę pisał później.

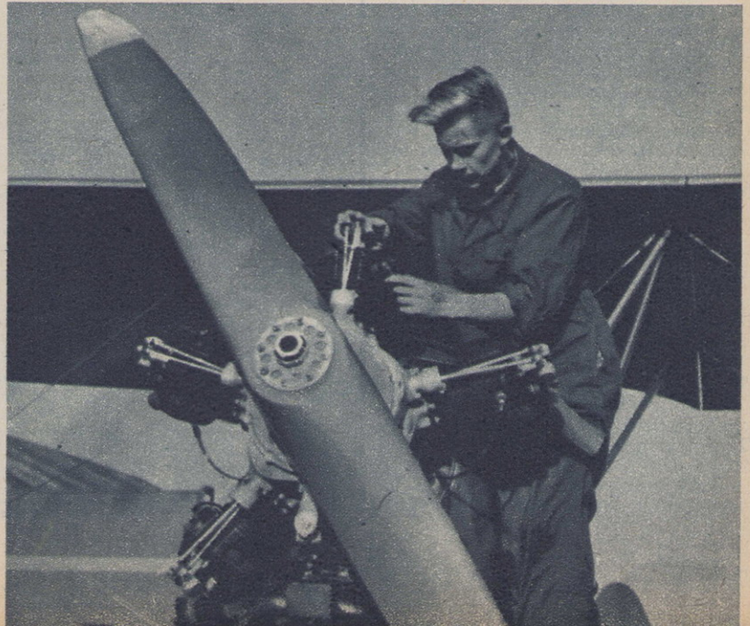
Nie wolno nam tolerować dalszego sztucznego podziału na „białych i czarnych". Chyba najwyższy czas na skończenie z bajeczką, że pilot posiada jakieś wyższe cechy, wyróżniające go spośród innych ludzi. Dobre to było 40 lat temu. I chociaż traktowanie „z góry" personelu technicznego przez pilotów wyrosło prawdopodobnie m. in. na tej bajeczce — to już dzisiaj jest nierealne i wręcz karygodne. A poza tym gdzież jest ta niezbędna... „lotnicza" koleżeńskość, decydująca o harmonijnej i systematycznej pracy aeroklubu?

Błędy popełnia także Zarząd Główny LPŻ, a ściślej — dział lotniczo-techniczny. Bo czyż nie było błędem angażowanie do aeroklubów tylu mechaników ile było samolotów? W trochę nieprzemyślany sposób starano się naśladować wojsko. A przecież potrzeby sportu lotniczego i lotnictwa wojskowego różnią się nieco. Niechcący uchylono wówczas furtkę panoszącemu się już dzisiaj wygodnictwu. A więc i tutaj tkwi źródło narodzin ludzi „czarnych i białych". Dlatego ze wszech miar należy poprzeć wydane zarządzenie o pomocy instruktorów przy czyszczeniu sprzętu. Można mieć jednocześnie nadzieję, że dział lotniczo-techniczny ZG LPŻ oraz Zarząd Wojewódzki LPŻ w Rzeszowie dołożą wszelkich starań, aby naprawić błędy i zlikwidować istniejące w ośrodkach lotniczych uprzedzenia.

W jednym tylko aeroklubie spośród trzech, które zwiedziłem objeżdżając Rzeszowskie, problem ten nie istnieje. Jest nim Aeroklub Podkarpacki. Oczywiście nie mam na myśli jakiejś „złotej" współpracy i współżycia. I tam zdarzają się niesnaski. Lecz nie urastają one do miary zagadnienia. Są natomiast innego typu sprawy rzucające głęboki cień na dbałość o ludzi i stosunek do nich. Ale o tym za tydzień.

JERZY STAROŃ

Mirosław Nalepa jest wzorowym mechanikiem Aeroklubu Rzeszowskiego. Godzi on pracę zawodową z nauką w szkole i nauką latania.



ALARM DLA MYŚLIWCÓW

Napisał: **BENEDYKT DĄBROWSKI** • 6 • Ilustrował: **JANUSZ GRABIAŃSKI**

W chwili, kiedy zasypanymi pierwszym szkłem uliczkami Saskiej Kępy pędzi ambulans odwożący rannego dowódcę Kościuszkowskiej Eskadry do szpitala, na południowym brzegu Bugu, pod Wyszkowem, samotny Pezetel ze srebrnymi kosami na burtach kadłuba otwiera ogień do pierwszego z dwunastu atakowanych Heinkli. Trzask tej serii dopiero teraz uświadamia pilota na co się ważył: oto wyzwał śmierć do pojedynku. Brak już czasu, aby o tym pomyśleć. Cała jego istota przywarła w szczelinie przeziernika. Niebieskawe nici serii układają się obok sterowych płaszczyzn niszczyciela i toną w próżni. Nie dochodzą. Nieznacznym ściągnięciem steru koryguje poprawkę i przenosi ją o pół długości kadłuba przed oszklony nos bombowca. Jednak zbyt nerwowa seria znowu mija cel. Gorączkowo naprowadza ją orczykiem. Ostrzeliwany Heinkel odwzajemnia się smugami ognia. Pozostałe maszyny dają mu niezwłoczne wsparcie. Ich grzbiety zaczynają dymić długimi, zawziętymi seriami.

Podporucznik Palusiński, chcąc przedłużyć atak, lekko przymyka gaz. Pęd smaga mu twarz i strzela końcami szala za plecami. Te trzaski irytują go. Chwyta szal wolną ręką i bierze go w zęby. Dochodzi z tyłu z góry. Wybrany na stracenie Niemiec leci w ostatniej trójce z prawej strony przodownika. Odległość gaśnie iskierkami sekund. Seria. Jeszcze raz. Krótka. Bardzo krótka... następna... następna... Lusterko zwrotne odbija zimną, skupioną twarz pilota. Całe życie zawarte jest w jego oczach. Gdyby zechciał, jedną krótką decyzją mógłby uniknąć boju: lekki przerzut sterów oddaliłby go w bezpieczny kąt nieba. Bowiem nic oprócz obowiązku i honoru nie zmusza go do tej walki. Podtrzymuje jednak grę. Stawką w niej jest życie. Drgnienie ręki na sterze wystarczy, aby ją przegrać.

Sylwetka Heinkla wyrasta wielką plamą kadłuba i skrzydeł. Z jego górnej wieżyczki wylatują smugi. Układają się niebezpiecznie blisko skrzydeł Polaka. Palusiński garbi się w kabinie, mimo woli schyla głowę. Strzela ciągle. Siedzi już w ogonie bombowca. Odchyla się małymi zakrętami i grzeje po silnikach, po kadłubie.

— Nie widać skutku, do pioruna! — denerwuje się podporucznik.

Całe uzbrojenie sąsiednich niszczycieli skierowane jest przeciw niemu. Lufy kwitną seledynowymi płomykami. Jedwabista przędza dymków przelatuje bokiem. Przybliża się. Niknie u nasady skrzydła! Czas uskoczyć. Ster na siebie. Boost! Bezwład pędu wgniata w kabinę. Lewa lotka, orczyk. Ziemia giętkim łukiem wylatuje nad głowę. Płatowiec kładzie się na plecy, stromym kątem bierze w tej pozycji wysokość, wyprzedza całą formację i wraca gwałtownym wywrotem. Zawzięty w swym uporze Polak już z daleka otwiera ogień. Grzeje po czołowych kluczach. Idzie łeb w łeb z przodu z góry. Zsumowane szybkości skracają czas ataku nieomal do błysku. W pierścieniu celownika leży teraz ostrzeliwany uprzednio Heinkel. Ostro kontrastują krzyże na skrzydłach i na kadłubie. Jakieś litery po bokach...

Palusiński skupia się w sobie, tężeje. Naciska raz po razie spust. Smugi wytryskują jasnym światłem. Fruwają naokoło Heinkla. Dobrze idzie seria! Nareszcie sypią się odstrzelone kawałki. Ciemny kształt Niemca zdaje się wjeżdżać w samą twarz. Już ogień wprost, bez poprawki. Z lewego silnika wyleciała miotła płomienia. Wytrzymać! Jeszcze ostatnia seria. Gwiżdże rozprute silnikiem powietrze. Grzechot browningów. Błysk pod kołami. Ster na burtę. Orczyk kopnięty.

Pezetel znowu odwraca się brzuchem w niebo i ostrym torem wywrotu zmienia kierunek o 180 stopni. Ciasno zapięte pasy wpijają się w ramiona. W pół drogi Palusiński, wisząc głową na dół, widzi ogromną masę ognia i dymu. Na taki ogień czekał! Przepełnia go zwierzęca, pierwotna radość. Przez mgnienie oka waha się czy nie poprzestać na tym jednym, szczęśliwym zestrzale...

Uciekaj już — mówi mu instynkt. — Wyszedłeś cały. Drugi raz możesz przegrać... Lecz pragnienie wielkiego zwycięstwa przeważyło nad rozsądkiem. Wybiera ryzyko dalszego boju. Oczy gonią ślad oddalających się Heinkli. Rzuca się za nimi na podobieństwa charta, który z otwartym pyskiem dopędza ściganą zdobycz. Jest teraz niżej. Przysuwa się z tyłu z dołu, lawirując ciasnymi esami pod ogniem strzelców. Węszy krótko. Wybiera ostatni w szyku, zachlapany olejem brzuch. Mierzy przez siatkę celownika i wrzepia pełny gaz. Heinkel wzrasta z szaloną szybkością, staje się olbrzymi. Już nie umknie. Palusiński naciska dźwignię spustową. Browningi stukają wesoło. Środek krzyżyka stoi na kołysce dolnego strzelca. Karabin tamtego milknie. Dlaczego?... W tej chwili podporucznikowi przychodzi myśl, że w ostrzeliwanym brzuchu leżą bomby. Co będzie, jeżeli z tych kilkunastu metrów trafi w którąś? — Rozniosą go w strzępy razem z Heinklem. Zamierza już zmienić pozycję, odsunąć się

trochę, gdy naraz, w pełnym niebieskawego światła lusterku zwrotnym, przesuwa się ostrzegawczo jakiś cień. Jednocześnie zza pleców nadlatują smugi. Myśliwiec odwraca się błyskawicznie w fotelu i natychmiast dostrzega za sobą zwartą trójkę Heinkli. W pierwszej chwili nie pojmuje skąd się tam wzięła. Ale po sekundzie rozumie wszystko: jest to czołowy klucz atakowanej formacji.

Wykorzystując nieuwagę pochłoniętego atakami napastnika, cofnął się górą na zwolnionych obrotach i siadł mu na karku. Ze stanowisk obserwatorów leci seria za serią. Pezetel wzięty jest we dwa ognie. Podporucznik zdaje sobie sprawę z powagi sytuacji. Coraz celniejsze serie w każdej sekundzie grożą mu śmiercią. Ucieczka na boki lub do przodu zamknięta jest karabinami górnych i przednich strzelców. Chwilowo nie otwierają ognia, w obawie o pozostające w bliskim sąsiedztwie własne załogi. Skok ku ziemi wystawi całą jego sylwetkę pod obstrzał obserwatorskich karabinów z tyłu, które teraz biją ostrożnie, licząc się z brzuchami Heinkli nad głową Polaka. Pozostała jedna, jedyna szansa: wyjście górą, między skrzydłami niszczycieli. Strzelcy nie otworzą ognia, gdyż raziliby się nawzajem. A kiedy ich już minie, nie zdążą przerzucić karabinów.

Palusiński decyduje się na manewr. Wierzy w zręczność „P jedenastki" i liczy na zaskoczenie przeciwników. Zdecydowanie przesuwa dźwignię boost'a, błyskawicznym, dobrze wymierzonym zwrotem wspina się ku górze i ocierając się nieomal skrzydłami, przemyka między wiszącą mu nad głową trójką Niemców. Przerażone bombowce odskakują na boki. Zuchwały Pezetel jest już daleko. Wzbija się pionowo w niebo i upewniony, że nic mu już nie grozi, płynnym przewrotem spada do nowego ataku. Pół sekundy przed naciśnięciem spustów celny snop pocisków rozrywa mu osłonę silnika i grzęźnie w komorze zamkowej prawego kaemu. Palusiński pojmuje nareszcie, że czas wycofać się z walki. Wykręca za Heinklem, którego miał na muszce i chce uskoczyć. Ale w tej samej chwili bombowce idą w rozsypkę. Pierzchają każdy w swoją stronę. Palusiński nie rozumie w pierwszej chwili co zaszło. Rozgląda się zaintrygowany i dwieście metrów wyżej, dostrzega dwa Pezetele. Idą do ataku! — Skąd się wzięły? Wszystko jedno. Trzeba je wesprzeć! Podporucznik bez namysłu podejmuje pogoń. Dołem umyka pojedynczy Niemiec.

— Z której strony go atakować?

Słońce prawie za plecami, nie ma więc żadnego ryzyka. Strzelec w górnej wieżyczce ledwie odcina się na tle pomalowanego w ochronne pasy kadłuba. Linia celownika natrafia na jego środek. Ocalały browning strzela anemiczną serię. Palusiński podchodzi na kilkadziesiąt metrów. Zaskoczony strzelec dopiero teraz, jakby naciśnięty sprężyną, chwyta karabin i gorączkowo obraca wieżyczkę. Z kadłuba Heinkla tryskają iskry. Dotąd Niemiec leci prosto. Nagle, wymykając się spod ognia, skręca w lewo, dokładnie w tym samym momencie, kiedy podporucznik kończąc atak wykonuje taki sam manewr. Pezetel rozpaczliwym zrywem podnosi łeb. Maszyny ocierają się nieomal o siebie. Strzelec leży na burcie gondoli, a jego karabiny sterczą tylcami w górę. Najmniejsze szczegóły rysują się przed rozszerzonymi oczyma Polaka. Heinkel bierze teraz w prawo, pozwalając napastnikowi wykonać zakręt przeciwny. W jednej sekundzie są daleko od siebie.

Palusiński ociera zebrany nad gumami okularów pot. Wysiłkiem woli opanowuje drżące na orczyku stopy. Rozgląda się za „P jedenastkami". Są z boku, nieco z tyłu. Woła na nie skrzydłami. Przymyka gaz... Naraz jego maszyną rzuca potężny wstrząs i wszystko dokoła zapada w głębokiej ciemności. Jednocześnie gorąca, lepka maź zalewa twarz. W oczodołach wirują czerwone koła i błyski. Oszalałe uderzenia pulsu rozsadzają skronie. Palusiński z przeraźliwą trzeźwością uświadamia sobie, że stracił oczy. Jest sam. Nikt nie powstrzyma go w upadku. Nikt nie poda mu dłoni, nie sprowadzi na twardą ziemię. Musi zginąć... Szaloną decyzją odpycha od siebie ster i na wyczucie skłania łeb Pezetela prostopadle w ziemię.

Oddalony od ludzkich spojrzeń szepce ostatnią skargę gorącej młodości. Pragnie przyspieszyć koniec. Chce unieść dłoń, aby zwiększyć obroty śmigła. Ale ramię zwisa martwo. Dopiero teraz czuje przejmujący, tępy ból w kiści lewej ręki. Przytrzymuje ster kolanami i poomacku, zdrową dłonią sięga do manetki gazu. Nieopatrznie zaczepia rękawem o kontakt i wyłącza iskrowniki. W tej samej sekundzie przychodzi olśnienie: O K U L A R Y! Boże, okulary!! Zrywa je gwałtownym szarpnięciem. Ś W I A T Ł O!!! Cudowne morze światła zalewa mu oczy. Widzi więc. Obłędny krzyk radości rozrywa mu gardło. Tuż przed twarzą dostrzega rozłupany pociskami zbiornik oleju. To go oślepiło. A on myślał... Ziemia czterysta metrów niżej. Ster na siebie: maszyna dźwiga nieco łeb, ale nie wychodzi. Więc zdrową ręką skręca umieszczone z lewej strony koło fletnerów. Maszyna reaguje natychmiast. Włącza zapłon i stale manipulując jedną ręką, chce zwiększyć obroty. Jednak silnik nie ciągnie. Idzie zaledwie na 1/3 gazu. Jeszcze tylko 150 metrów do ziemi. Podporucznik rozgląda się za jakimś dogodnym skrawkiem pola.

Dokoła długie, zaorane zagony. Trochę w prawo — pas zieleni. Lecąc ciągle lotem ślizgowym, skręca w tamtą stronę. Dołem miga rów melioracyjny, piaszczysta droga, znów rów. U W A G A! Ster na siebie. Koła biją o łąkę. Szpryca gazu. H A M U L C E!! Pezetel toczy się kilkadziesiąt metrów i staje daleko przed następnym rowem. Palusiński patrzy w swe odbicie w lusterku. Poza jasnymi śladami okularów, twarz jego jest czarno-zielona, błyszcząca Galkarem. Z lękiem dotyka lewej ręki. Jest cała we krwi. Jeszcze nie wie gdzie go trafili. Dopiero kiedy odpina rękaw kombinezonu, dostrzega rozbity w drzazgi zegarek i poszarpane odłamkami przedramię. Zegarek uratował mu kiść. Odpina pasy i nieporadnie obsuwa się po kadłubie na ziemię. Nad głową rośnie ryk silnika. Niziutko przelatuje „P jedenastka". Zawraca. Palusiński daje znak zdrową ręką. Z kabiny odpowiada mu gest podniesionej przyjacielsko dłoni.

*

Niepewną, naprężoną do ostatnich granic ciszę zalegającą wnętrze namiotu Sztabu Brygady, przerywają co chwila napływające z radia głosy: natężone i drżące, ochrypłe, podniesione głosy z pola bitwy.

(cdn)

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

ŚMIGŁOWIEC „KOLIBRIE"

HOLANDIA

HOLANDIA jest krajem, w którym tradycje śmigłowcowe są dość silne (ze względu na prace zasłużonego konstruktora Baumhauera) i w którym śmigłowce znajdują się już od lat w powszechnym użytkowaniu. Są to jednak dotychczas wyłącznie aparaty zagraniczne.

W ostatnich latach przystąpiono w Holandii do własnych prac konstrukcyjnych, w wyniku których ujrzał światło dzienne w 1954 r. prototyp dwumiejscowego śmigłowca odrzutowego „Kolibrie". Zbudowanie tego śmigłowca wydaje konstruktorom holenderskim jak najlepsze świadectwo, gdyż podobnych śmigłowców zbudowano dotychczas na świecie zaledwie kilka, a tylko jeden — amerykański śmigłowiec Hiller „Hornet" — przeszedł pomyślnie próby i został dopuszczony do eksploatacji. Trudność polega na zastosowaniu napędu silnikami strumieniowymi. Obok szeregu zalet (prostota, taniość, lekkość) silniki te nie są wolne od wad (duże zużycie paliwa, hałas, krótkie życie), a pokonanie tych wad wcale nie jest łatwe i jak widać — nie każdemu się udaje.

„Kolibrie" zbudowany został w Holenderskim Instytucie Śmigłowcowym w Overschie. Jego głównym konstruktorem był inż. J. Meijer Drees. Prototyp oblatywał pilot van der Harten.

Układ konstrukcyjny śmigłowca jest bardzo prosty. Kadłub składa się z głównego elementu przenoszącego obciążenia w postaci rury duralowej za plecami pilota i lekkiej konstrukcji kratowej łączącej tę rurę z podwoziem, osłoną przednią i belką ogonową. Na kadłubie zabudowany jest duży zbiornik paliwa, na którym znajdują się fotele załogi. Podwozie jest typu saniowego, amortyzowane ugięciem prostych rurowych wysięgników. Na belce ogonowej znajduje się małe jednołopatowe śmigło ogonowe, służące wyłącznie do sterowania kierunkowego i mały prostokątny statecznik.

Nad kadłubem, na szczycie kadłubowej rury nośnej, umieszczony jest dwułopatowy metalowy wirnik nośny. Obrys łopat jest prostokątny. Na końcach łopat umieszczone są dwa silniki strumieniowe, charakterystyczne swym spłaszczonym kształtem. Do silników przymocowane są małe stabilizatory, zapobiegające zjawisku drgań samowzbudnych typu flatter. Zasilanie silników paliwem (nafta) odbywa się przez głowicę wirnika i przewody biegnące wewnątrz łopat. Wirnik ma łopaty wzajemnie ze sobą sztywno sprzężone. Zawieszenie wirnika na kadłubie — na przegubie Cardana.

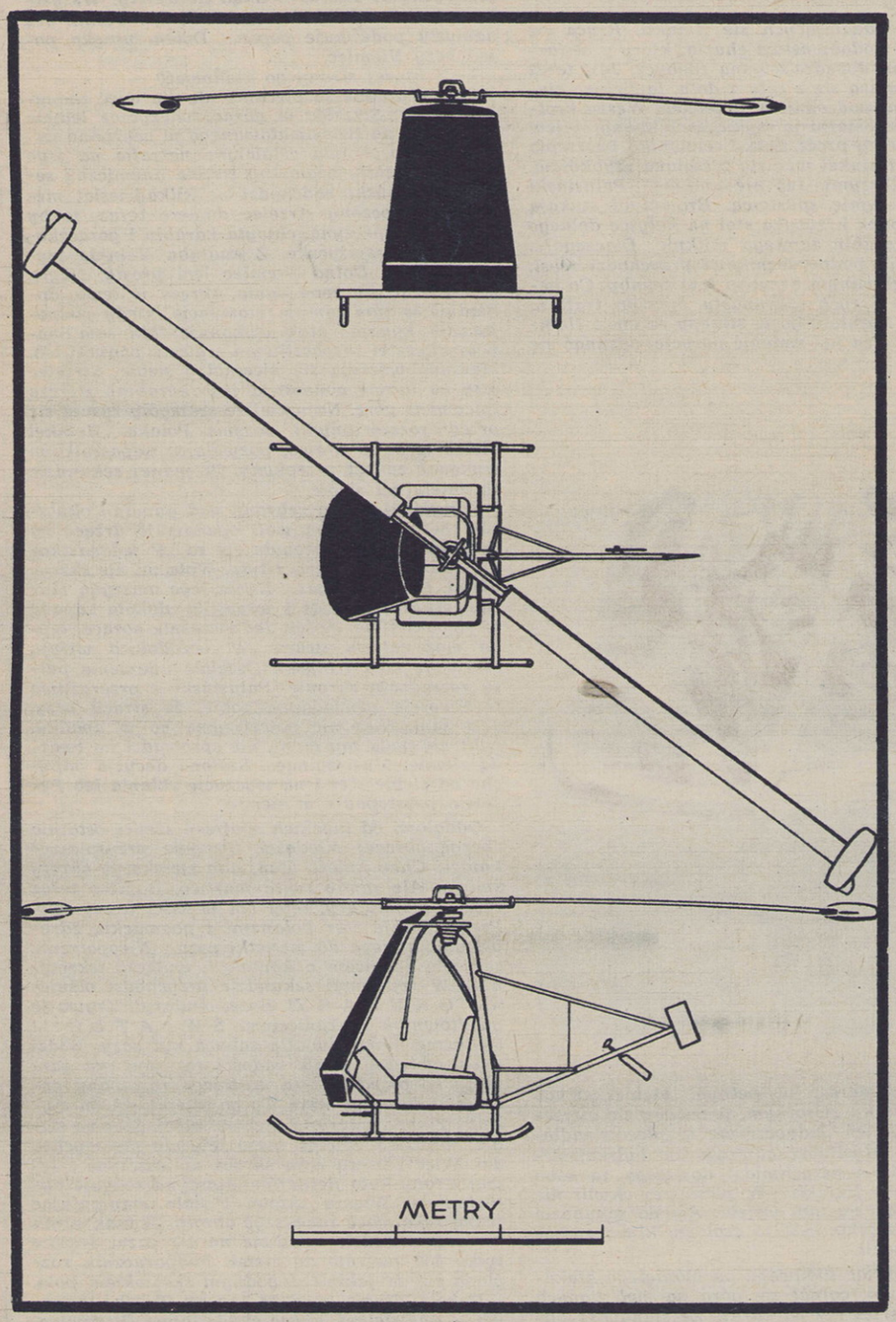
Pilot rozporządza następującymi organami sterowania: drążkiem sterowania okresowego (wiszącym), dźwignią skoku ogólnego i mocy oraz pedałami.

Rozruch śmigłowca następuje przy pomocy specjalnego tłokowego silnika rozruchowego, dołączanego na krótki przeciąg czasu do śmigłowca stojącego na ziemi. Dla „ulżenia" silnikowi rozruchowemu w pierwszej chwili, wirnik nośny ruszany jest z martwego punktu przez człowieka (pchającego silnik strumieniowy). W czasie badań silniki strumieniowe zastosowane w „Kolibrie" przeszły próbny bieg 150 h.

Właściwości lotne „Kolibrie" są wg. prasy holenderskiej bardzo dobre. Szczególnie stateczność śmigłowca w zawisie ma być lepsza od innych maszyn tego typu. Śmigłowiec ukazuje również dobre właściwości w autorotacji.

Przeznaczeniem „Kolibrie" jest łączność, obserwacja i bliski transport pojedyczych osób lub lekkich ładunków. Na podstawie dodatnich wyników prób dwóch prototypów — „Kolibrie" ma być w roku bieżącym produkowany seryjnie.

inż. R.W.



DANE TECHNICZNE

Średnica wirnika nośnego	—	10,06 m
Powierzchnia tarczy wirnika nośnego	—	79,5 m²
Ciężar śmigłowca pustego	—	200 kG
Ciężar śmigłowca w locie (max.)	—	600 kG
Obciążenie tarczy wirnika	—	7,55 kG/m²
Prędkość przelotowa	—	100 km/h
Długotrwałość lotu	—	1 h

Nowy szybowiec jugosłowiański „Ilindenka"

SZYBOWIEC treningowo-wyczynowy „Ilindenka" jest pierwszą konstrukcją szybowcową opracowaną w Macedonii. Konstruktorem jego jest inż. Milosz Ilicz, jeden z współtwórców dwumiejscowego szybowca „Kosava". W konstrukcji „Ilindenki" położono szczególny nacisk na połączenie dobrych osiągów z maksymalną prostotą i taniością produkcji.

„Ilindenka" jest średniopłatem konstrukcji drewnianej. Płat dwudzielny, jednodźwigarowy, posiada keson ze sklejki nakładanej pod kątem 45°. Szybowiec jest wyposażony w dwudzielne lotki oraz hamulce aerodynamiczne, których wychylenia mogą być różnicowe (niejednakowe na prawym i lewym skrzydle). Kadłub podłużnicowo - skorupowy posiada wręgi bardzo prostej konstrukcji. Start i lądowanie odbywają się na płozie.

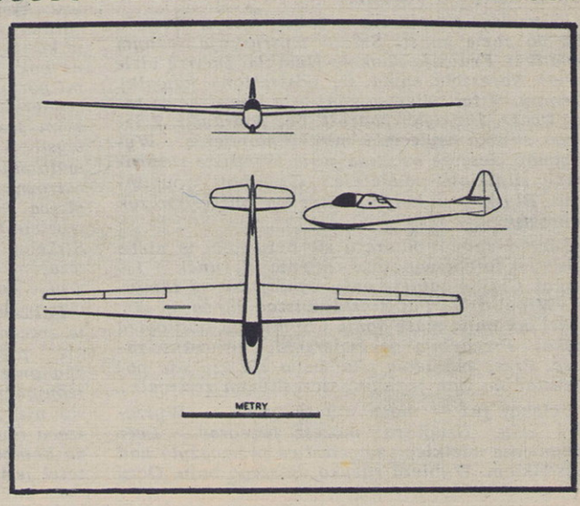
Dane techniczne: rozpiętość — 15,2 m, długość — 6,9 m, powierzchnia nośna — 14,2 m², wydłużenie — 16,2, ciężar pustego szybowca — 195 kG, ciężar maksymalny w locie — 295 kG, obciążenie powierzchni — 20,1 kG/m² (z pilotem „lekkim" i „średnim" obciążenie powierzchni wynosi poniżej 20 kG/m²).

Osiągi: Doskonałość oraz minimalna prędkość opadania nie zostały na razie opublikowane. Maksymalna prędkość dopuszczalna wynosi — 220 km/h. Szybowiec jest dopuszczony do wykonywania ograniczonej akrobacji. O jego zwrotności świadczy czas przejścia z zakrętu z przechyleniem 45° w taki sam zakręt w stronę przeciwną, wynoszący zaledwie ok. 2 sekundy.

Prototyp szybowca „Ilindenka" zbudowany został w zakładach „20 Maj" w Skoplie. Po oblataniu w maju ubr. brał udział w macedońskich zawodach szybowcowych, zajmując w nich pierwsze miejsce. Pozostali zawodnicy startowali na znanych „Ważkach". W ogólnokrajowych zawodach jugosłowiańskich w 1955 r. pilot doświadczalny Dimitrovski zajął na „Ilindence" ósme miejsce.

Znajdująca się obecnie w budowie seria szybowców tego typu wejdzie do eksploatacji w roku przyszłym. Przewiduje się, że nowe „Ilindenki" zastąpią w aeroklubach jugosłowiańskich przestarzałe „Olimpie" i „Triglavy".

(A. Z.)



Mały plac Św. Marka. Widok na campanillę (dzwonnicę).

SZEŚĆ DNI W WENECJI

Mgr inż. JERZY ŚWIDZIŃSKI

Korespondencja własna

Z wód kanałów weneckich wyrastają zabytkowe, stare pałace.

JUŻ od sześciu lat corocznie odbywa się w Wenecji ciekawa impreza lotnicza: międzynarodowa wystawa samolotów sportowych i turystycznych. Specyficzną cechą imprezy jest jej niewymuszony, pogodny i już w samym założeniu humanitarny i pokojowy charakter.

Wystawa nie ma na celu obrazowania czyjejkolwiek potęgi militarnej czy potencjału gospodarczego. Jest to przegląd samolotów, których zadaniem jest zaspokajanie potrzeb zwykłego człowieka (dodajmy dla ścisłości, że człowieka niepozbawionego pewnych zasobów gotówki). Organizatorzy wystawy — to zapaleni miłośnicy lotnictwa, stawiający sobie za cel popieranie rozwoju lotnictwa sportowego i prywatnego, które to po wojnie znajdują się prawie wszędzie w stanie zaniku.

PO DRODZE BYŁ WIEDEŃ

Do Wenecji pojechałem w tym roku w grupie czterech polskich inżynierów lotniczych. Tak, właśnie pojechałem. Czytelników, którzy oczekiwali opisu pięknego lotu na „Super Constellation", czy innym „DC-6", spotka w tym miejscu zawód. Tym razem środkiem lokomocji był zwykły, poczciwy pociąg parowy, który przestrzeń Warszawa — Wenecja „pochłonął" w czasie 36 godzin i to nie bez przerwy. „Przesiadka" w Wiedniu trwała 7 godzin, co pozwoliło nam na choćby najbardziej powierzchowne zwiedzenie miasta.

Stolica Austrii robi wrażenie dużego miasta, jakim jest w istocie. W niektórych miejscach rusztowania i rozkopane ulice przypominają Warszawę — tu też się sporo buduje. Zresztą śladów wojny prawie w Wiedniu nie widać. Imponują wielkie gmachy użyteczności publicznej, zabytkowe kościoły, pomniki, a także naprawdę bardzo duży ruch na ulicach. Wzdłuż długiego ciągu ulic zwanych ogólnie Ringiem ciągną się jeden za drugim salony samochodowe. Reprezentowane są chyba wszystkie firmy i wszystkie typy wozów, które zresztą spotykamy co chwila na ulicach Wiednia, obok olbrzymiej ilości motocykli i skuterów.

W pewnym miejscu — niespodzianka. Duży narożny sklep nosi napis „Flugmodellbauhandlung": sklep z lotniczymi materiałami modelarskimi — niezliczalne (?) marzenie naszych modelarzy. Na wystawie silniki, balsa, sklejka, różne paliwa, gotowe podzespoły, kleje i lakiery. Są także gotowe modele latające i redukcyjne. Naszą uwagę zwracają piękne komplety części z plastyku do budowy redukcyjnych modeli samolotów (import z USA). Trudno się oprzeć pokusie — pewna część dewiz przeznaczonych na nasze osobiste wydatki pozostaje w Wiedniu. W powrotnej drodze mijamy usytuowany pośród dużego skweru pomnik wdzięczności dla Armii Radzieckiej, wyzwolicielki Wiednia. „Wiecznaja sława gierojom...".

Jest już ciemno, gdy dochodzimy do Südbahnhof. Czeka tu na nas pociąg do Wenecji. Zmęczeni i syci wrażeń zasypiamy w naszych przedziałach niemal zaraz po ruszeniu pociągu. Granicę austriacko-włoską po prostu przespaliśmy. Ale już gdzieś o 5-tej rano okrzyk jednego z nas „Panowie, góry!" stawia wszystkich na nogi.

Za oknami pociągu rozciąga się wspaniały i groźny widok Alp. Niezwykle strome i wysokie zbocza gór, podchodzące niemal do samego toru, robią przytłaczające wrażenie. Pociąg biegnie po wąskiej półce wykutej w niemal pionowej ścianie i co chwila pogrąża się w mniej lub więcej długie tunele. Tam gdzie góry oddalają się nieco, widać w dolinach ukryte w zieleni miasteczka i osiedla przybrane jak świeczkami smukłymi wieżyczkami świątyń. Po długim moście przekraczamy szerokie, kamieniste koryto rzeki Tagliamento, na dnie którego sączy się w tej chwili zaledwie kilka anemicznych strumyków wody.

W kilka godzin później dojeżdżamy do morza. Mijamy po prawej stronie olbrzymie rafinerie i zakłady chemiczne w Mestre i wjeżdżamy na długą, wąską groblę, łączącą Wenecję z lądem. Obok toru biegnie autostrada zatłoczona samochodami. Przed nami, położone na kilku wyspach, miasto.

WENECJA I LIDO

Pociąg wjeżdża na piękny nowoczesny dworzec i oto jesteśmy już w Wenecji. Tuż przed gmachem dworca — wody kanału „Grande", który olbrzymim „esem" ciągnie się przez całe miasto stanowiąc naturalną, wygodną arterię komunikacyjną. W Wenecji nie ma zupełnie ruchu kołowego. Cała komunikacja odbywa się na kanałach. Po Canale Grande kursują wodne tramwaje noszące dźwięczną nazwę „vaporetto" i duże pośpieszne motorówki „motoscato". Na boczne, wąskie kanały, których sieć przecina całe miasto, docierają już tylko gondole i łodzie wiosłowe. Samochody przybywające z lądu garażowane są na Piazza di Roma i tam oczekują na swoich właścicieli, przeważnie zagranicznych turystów zwiedzających miasto.

Stojąc na pokładzie vaporetto, płynącego w kierunku Lido, odkrywamy coraz to nowe uroki niezwykłego miasta. Zabytkowe pałace o marmurowych ścianach opadających wprost w wody kanału, malownicze ujścia małych kanałów, poprzyklejane do murów malutkie zielone ogródki; zgrabne sylwetki przepływających kanałem gondoli. Przejeżdżamy opodal głównego punktu miasta. Jest to Pałac Dożów i położona nieco w głębi bazylika św. Marka. Wysoka, czworokątna wieża dominuje nad miastem. Położony u jej stóp, okolony krużgankami, plac św. Marka jest prawie jedyną większą niezabudowaną przestrzenią w Wenecji. Reszta miasta stanowi niesamowity labirynt wąskich, krętych uliczek, niewiele szerszych kanałów i przerzuconych nad nimi mostków. Zaraz za pałacem Dożów kanał zamienia się w zatokę. Jeszcze kilka przystanków, mijamy po lewej ręce zielony cypel św. Heleny i oto przed nami Lido.

Lido jest wąską długą wyspą odgradzającą lagunę wenecką od morza Adriatyckiego. Właśnie z racji tego położenia Lido jest atrakcyjną miejscowością wczasową, modną nie tylko we Włoszech ale na całym świecie. Świadczą o tym różnojęzyczne tłumy turystów. Przeważają Austriacy, Niemcy, Amerykanie i Francuzi. Całe Lido zabudowane jest tonącymi w zieleni willami, pensjonatami i hotelami oraz siecią znakomicie utrzymanych, asfaltowych ulic. Główna ulica Lido, krótka ale o długiej nazwie — Gran Viale di Santa Maria Elisabetta, tętni życiem przez cały dzień i do późna w nocy. Liczne luksusowe lokale i sklepy nastawione są wyłącznie na użytek turystów. W odróżnieniu od Wenecji panuje tu duży ruch samochodowy. Na ulicach widzi się luksusowe wozy, które sprowadza się z lądu na specjalnych promach. Całe wschodnie wybrzeże wyspy zajęte jest na ciągnące się wzdłuż morza plaże.

Jeden z pomników.

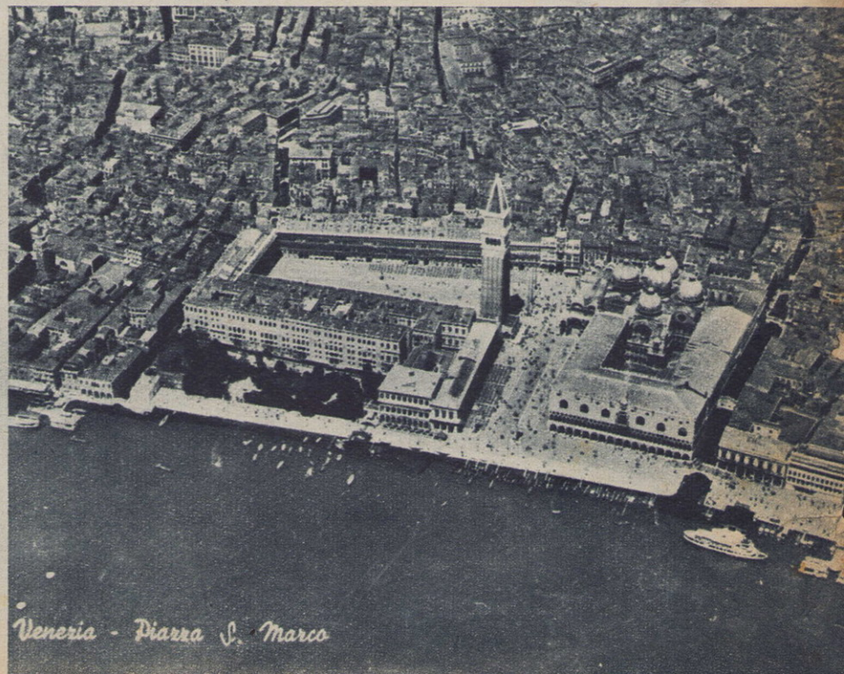
Na północnym cyplu wyspy, San Nicolo, położone jest lotnisko Nicelli, które od 18 do 22 lipca było terenem wystawy lotniczej.

LOTNISKO NICELLI

Nie wiadomo jakim cudem trzech użytkowników lotniska Nicelli, a mianowicie Miejski Port Lotniczy, aeroklub i warsztaty lotnicze mieszczą się na tym skrawku ziemi. Lotnisko jest trawiaste, posiada tylko jeden pas startowy o kierunku SW —NE i długości 900 m. Po jednej stronie pasa wznosi się okazały budynek portu lotniczego przypominający nadbudówki lotniskowca. Wrażenie to potęguje jeszcze wieżyczka obserwacyjna najeżona antenami i przyrządami meteorologicznymi oraz gala flagowa, w którą przybrano budynek na cześć odbywającej się wystawy. Zresztą całe lotnisko przypomina nieco lotniskowiec, gdyż na wprost bieżni znajduje się kanał łączący lagunę z morzem. Często przepływają tam pełnomorskie okręty i wtedy patrzącym z drugiego końca bieżni wydaje się, że okręt płynie przez lotnisko. Obok budynku portu przycupnęły niewielkie hangary aeroklubu, a na wprost, po drugiej stronie bieżni rozłożyły się hale i hangary wojskowych warsztatów lotniczych.

(c.d.n.)

Widok z lotu ptaka na miasto. W środku widoczny plac Św. Marka wraz z bazyliką i Pałac Dożów. Foto — autora (4)



Spotkania z radzieckimi lotnikami polarnymi

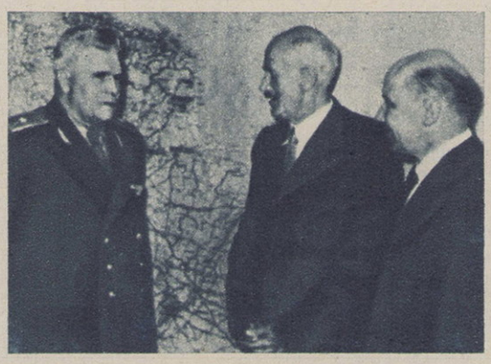
KIEROWNICTWO Lotnictwa Polarnego Zarządu Głównego Żeglugi Północnej zaprosiło mnie, wraz z małżonką, do Związku Radzieckiego — jako gościa lotników polarnych. Propozycji tej trudno było nie przyjąć. Tam przecież spędziłem szereg lat swego życia. Tam ukończyłem studia i tam zrodziły się moje pierwsze zainteresowania lotnictwem, których efektem był m. in. historyczny już dziś przelot nad Biegun Północny w poszukiwaniu uczestników rosyjskiej ekspedycji polarnej Siedowa, Brusiłowa i Rusanowa. Wiele wspomnień łączy mnie z tym krajem i wielu przyjaciół. Z tym większą więc radością przyjąłem zaproszenie. Nie byłem tam przecież całe 38 lat.

*

26 lipca odlecieliśmy samolotem Polskich Linii Lotniczych „Lot" do Moskwy. Na lotnisku Wnukowo oczekiwali nas lotnicy polarni z naczelnikiem Lotnictwa Polarnego gen. M. W. Szewielowem. Powitanie było niezwykle serdeczne. Do hotelu „Moskwa" odjechaliśmy z masą kwiatów.

Trudno się oprzeć wrażeniu jakie wywiera na przybyszu Moskwa. Miasto piękne, wielkie, pulsujące pełnią życia. Jakże wielce zmieniło się ono od czasu gdy oglądałem je po raz ostatni, tj. w r. 1918. Niemniej zaskakujące wprost wrażenie zrobił na mnie Leningrad i Odessa. Miasta te zwiedzałem kolejno.

Najbardziej jednak interesowały mnie sprawy lotnictwa w ogóle, a polarnego w szczególności. Postęp w lotnictwie światowym i radzieckim nie jest mi obcy. Ale gdy opowiadano mi o ostatnio budowanych w ZSRR pasażerskich samolotach odrzutowych (jeden — Tu-104



Inż. Jan Nagórski (w środku) w rozmowie z Bohaterem Związku Radzieckiego gen. Wodopianowem (pierwszy z lewej) i pułkownikiem Czuchnowskim, znanym lotnikiem polarnym.

— znany już czytelnikom i drugi — dalekiego zasięgu, czterosilnikowy, którego ciężar w locie wynosi około 100 000 kG, zabierający 170 pasażerów), mimo woli wróciłem myślą do swego „Farmana" z r. 1914, na którym poleciałem nad Biegun Północny. Jakiż to był prymityw...

Dziś lotnictwo stało się niezbędne w wielu dziedzinach życia; bywa niejednokrotnie jedynym środkiem pomocniczym w niektórych pracach naukowych.

Na spotkaniach w Moskwie i Leningradzie w Zarządzie Żeglugi Północnej i Arktycznym Instytucie Naukowym towarzysze poinformowali mnie szczegółowo, jak olbrzymią pomoc okazuje lotnictwo polarne Żegludze Północnej, zwłaszcza w badaniach naukowych w Arktyce.

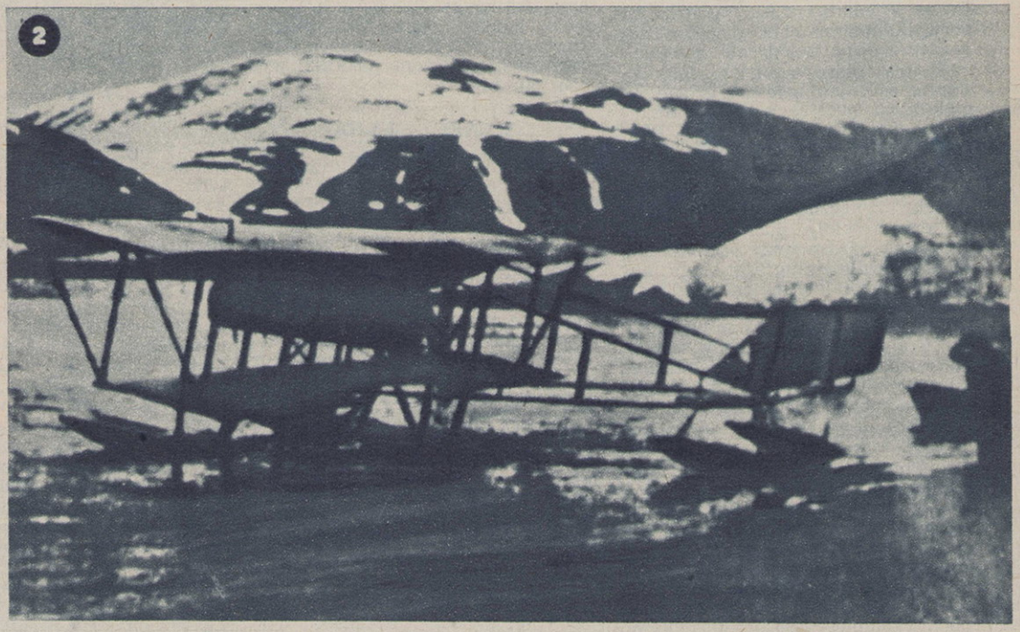
Prowadzone w latach 1948—1955 badania Arktyki przez ekspedycje naukowe, które rozmieściły swe bazy w pięciu punktach — na Biegunie Północnym i jego okolicach — wykazały, że dno centralnej części Północnego Oceanu Lodowatego jest bardzo nierówne. Od wysp nowosyberyjskich ciągną się olbrzymie podwodne góry. Przecinają one biegun i biegną dalej do Grenlandii i Ziemi Elsmira. Góry te przedzielają Północny Ocean Lodowaty na dwie głębokowodne wklęsłości. Ostatnie badanie naukowców zaprzeczyły ostatecznie nieprawidłowym przypuszczeniom, eliminującym możliwość życia w Centralnej Arktyce. W czasie prac badawczych na dryfujących lodach, nawet w pobliżu bieguna, spotykano różnego rodzaju przedstawicieli świata zwierzęcego, np.: białe niedźwiedzie, białe lisy, nerpy, zające morskie, foki czy morsy. Zwierzęta te zjawiają się zazwyczaj w tych miejscach, w których były odkrywane tajemnicze ziemie. Wiadomo, że w dawnych czasach badacze mórz i podróżnicy ogłaszali odkrycia różnych wysp, których później nie można było odnaleźć (np. ziemie Dżylisa, Sannikowa, Andrejewa, Prezydenta, Bredli, Krokiera i inne). W rzeczywistości jednak nie były to ziemie, lecz wielkie ruchome wyspy i góry lodowe.

Arktyka nie jest już obecnie jedną wielką niewiadomą. Dokonano szereg odkryć mających znaczenie w wyjaśnieniu pewnych zjawisk geofizycznych i hydrogeometrycznych. Dane te gwarantują stałość żeglugi północnej i ułatwiają pracę lotnictwu polarnemu w skomplikowanych warunkach. Jednakże szereg zagadnień jest

1. Autor artykułu podczas startu wodnopłatowcem typu Morris-Farman na lodach Wysp Pankratiewa (Nowa Ziemia).

2. Wodnopłatowiec inż. Nagórskiego Morris-Farman w Zatoce Krzyżowej na Nowej Ziemi.

3. Wodnopłatowiec M-9 konstrukcji Grigorowicza, na którym latał inż. Nagórski



Mgr inż. JAN NAGÓRSKI, pilot

jeszcze tajemnicą i żeby je poznać, potrzebny jest zarówno czas jak i wielki trud naukowców.

W roku geofizycznym naukowcy radzieccy postawili przed sobą bardzo poważne zadania. Będą oni prowadzili badania mające na celu ułatwienie żeglugi północnej. Chodzi przede wszystkim o wyjaśnienie podstawowych zależności cyrkulacji atmosferycznej nad Arktyką dla doskonalszego opracowywania prognoz pogody. Prowadzone będą badania hydrologiczne dla potrzeb służby morskiej, badania geofizyczne nad magnetyzmem ziemskim oraz badania geologiczne i geomorfologiczne dna, wysp i brzegów Północnego Oceanu Lodowatego, aby otrzymać dane o historii geologicznej, naturalnych bogactwach i właściwej budowie wysp i brzegów lądu.

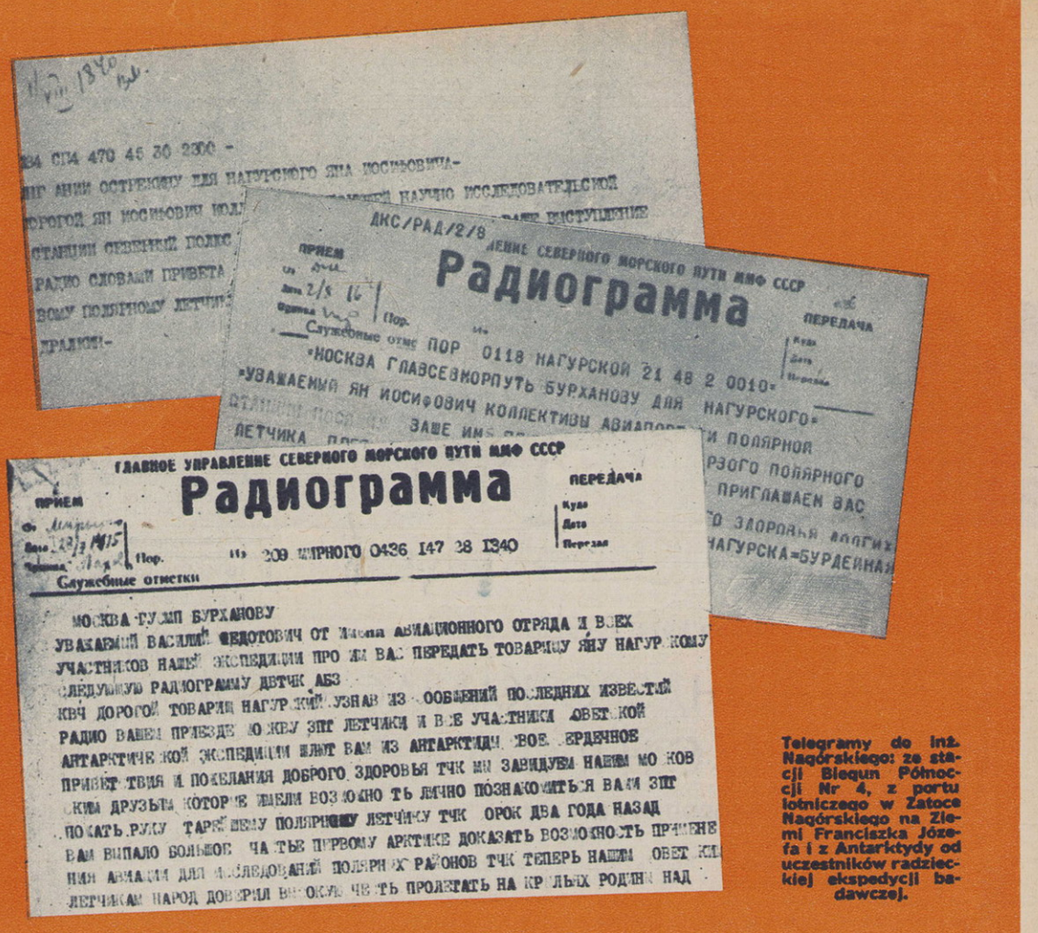
Obecnie naukowcy radzieccy, obok innych uczonych świata, prowadzą badania okolic przeciwległego bieguna — Antarktydy, której powierzchnia przekracza 13 milionów km². Dotychczasowe prace badawcze wykazały, że Antarktyda bogata jest w pokłady rud żelaza, miedzi, cynku, srebra, złota, grafitu oraz w duże zapasy węgla.

Przytoczyłem tu najistotniejsze momenty z dziedziny badań arktycznych z jakimi zapoznali mnie towarzysze radzieccy. Winien jestem jeszcze Czytelnikom krótką bodaj relację z tego co widziałem w wymienionych miastach i garść swoich osobistych odczuć.

Otóż w Domu Lotnika w Moskwie zwiedziłem Muzeum Lotnictwa. Posiada ono dużo działów i jeszcze więcej eksponatów. Przedstawiono tutaj całą historię lotnictwa rosyjskiego i radzieckiego. Dorobek naprawdę imponujący. Oglądałem kolejno działy: konstrukcji samolotów, bohaterów lotnictwa, naukowców, konstruktorów i inne. Proszę wyobrazić sobie moje wzruszenie, kiedy wszedłem do jednej z sal, w której eksponaty obrazują działalność lotniczą Nagórskiego, tzn. moją. Dział ten urządzono bardzo estetycznie. Jest tam dużo moich fotografii oraz część sprzętu, na którym latałem.

W tymże Domu Lotnika odbyło się moje spotkanie z lotnikami polarnymi. Czułe i serdeczne były powitania ze starymi towarzyszami. Trudno wprost poznać tych generałów, pułkowników, których pamiętam przecież jako studentów Wyższej Szkoły Inżynierskiej lub Szkoły Lotniczej w Gatczynie. Wiele tam padło zdań, wiele odżyło wspólnych wspomnień i przeżyć, a każdy z gospodarzy starał się podkreślić wielkie znaczenie moich pierwszych lotów w Arktyce. Przyjemne to było, ale i żenujące.

Niejedną chwilę wzruszenia przeżyłem w czasie tego spotkania. Otrzymałem tam bowiem trzy radiogramy: z Antarktydy od kierownika



ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ СССР

Радиограмма

ПРИЕМ — ПЕРЕДАЧА

Служебные отметки

МОСКВА ГУМП БУРХАНОВУ

УВАЖАЕМЫЙ ВАСИЛИЙ ФЕДОТОВИЧ ОТ ИМЕНИ АВИАЦИОННОГО ОТРЯДА И ВСЕХ УЧАСТНИКОВ НАШЕЙ ЭКСПЕДИЦИИ ПРОСИМ ВАС ПЕРЕДАТЬ ТОВАРИЩУ ЯНУ НАГУРСКОМУ СЛЕДУЮЩУЮ РАДИОГРАММУ ДЕТЧК АБЗ

КВЧ ДОРОГОЙ ТОВАРИЩ НАГУРСКИЙ УЗНАВ ИЗ СООБЩЕНИЙ ПОСЛЕДНИХ ИЗВЕСТИЙ РАДИО ВАШЕМ ПРИЕЗДЕ В МОСКВУ ЭТИ ЛЕТЧИКИ И ВСЕ УЧАСТНИКИ ОТВЕТНОЙ АНТАРКТИЧЕСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ ШЛЮТ ВАМ ИЗ АНТАРКТИДЫ ВОЕННЫЙ СЕРДЕЧНОЕ ПРИВЕТСТВИЯ И ПОЖЕЛАНИЯ ДОБРОГО ЗДОРОВЬЯ ТЧК МЫ ЗАВИДУЕМ НАШИМ МОСКОВСКИМ ДРУЗЬЯМ КОТОРЫЕ ИМЕЛИ ВОЗМОЖНОСТЬ ЛИЧНО ПОЗНАКОМИТЬСЯ ВАМИ ЗПТ ПОЖАТЬ РУКУ ТАКОМУ ПОЛЯРНОМУ ЛЕТЧИКУ ТЧК СРОК ДВА ГОДА НАЗАД ВАМ ВЫПАЛО БОЛЬШОЕ ЧАСТЬЕ ПЕРВОМУ АРКТИКЕ ДОКАЗАТЬ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ АВИАЦИИ ДЛЯ ИССЛЕДОВАНИЯ ПОЛЯРНЫХ РАЙОНОВ ТЧК ТЕПЕРЬ НАШИМ ОТВЕТСТВЕННЫМ ЛЕТЧИКАМ НАРОД ДОВЕРИЛ ВЫСОКУЮ ЧЕСТЬ ПРОЛЕТАТЬ НА КРЫЛЬЯХ РОДИНЫ НАД

Telegramy do inż. Nagórskiego: ze stacji Biegun Północ-cji Nr 4, z portu lotniczego w Zatoce Nagórskiego na Ziemi Franciszka Józefa i z Antarktydy od uczestników radzieckiej ekspedycji badawczej.

ekspedycji prof. Somowa, z Arktyki od zespołu bazy PB nr 4 i z Portu Lotniczego i Zatoki „Nagórski" na Ziemi Franciszka Józefa. Został on nazwany moim imieniem. W radiogramach tych wyrazili oni swój żal, że nie mogą widzieć się ze mną, dziękowali za nadane audycje przez radio, życzyli mi szczęścia, zdrowia i długiego życia.

Dostałem również szereg upominków. Generał M. I. Szewielow podarował mi od lotników polarnych album z fotografiami obrazującymi moją działalność lotniczą w Rosji. Generał Przewalski dał mi model samolotu odrzutowego Tu-104. Od robotników lotnictwa polarnego otrzymałem złoty zegarek z dedykacją.

Moskwa obecnie jest portem 5 mórz. Jeździłem statkiem i oglądałem kanał łączący systemy nawigacyjne z Morzami Bałtyckim i Białym, Czarnym, Azowskim i Kaspijskim. Po kanale kursują duże statki przychodzące z różnych stron części europejskiej Związku Radzieckiego.

W Leningradzie miałem spotkanie w Naukowym Instytucie Arktyki. Profesorowie tego Instytutu omawiali naukowe rozpoznanie Arktyki i niezastąpioną pomoc jaką okazuje lotnictwo polarne w tych pracach. Zaznaczyli, że północny brzeg Syberii aż do Kamczatki posiada stałą komunikację lotniczą. O moich pierwszych lotach w Arktyce pamiętają, czego dowodem są częste publikacje prasowe. Kierownik Instytutu prof. Ostrekin podarował mi album ze zdjęciami baz w Arktyce, a prof. Łatkionow — książkę o Biegunie Północnym.

W Leningradzie zwiedziłem również Muzeum Morskie. Muzeum to posiada modele wszystkich okrętów bojowych i statków ekspedycyjnych, dużo pięknych obrazów — najlepszych marynistów — o bojach stoczonych przez okręty radzieckie, o marynarzach - bohaterach, lotnikach z opisami i zdjęciami ich wyczynów. W Muzeum Morskim jest również dział o moich pierwszych lotach w Arktyce.

Bardzo wzruszające spotkanie miałem z Wierą Siedową, wdową po słynnym badaczu polarnym. Prosiła, abym opowiedział wszystko co wiem o jej mężu, który zginął w Arktyce.

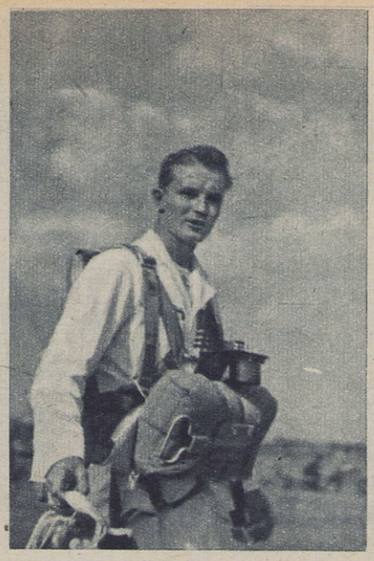
Z Leningradu poleciałem do Odessy. Przywitali mnie tam przedstawiciele Dowództwa Żeglugi Morza Czarnego i Azowskiego, kapitanowie Matusienko, Bakuruk, Jermoszkin, Moszczyński, Pomeraniec, Jewtuchiewicz i inni. Padło dużo serdecznych i ciepłych słów. Obdarowani kwiatami pojechaliśmy do hotelu „Odessa". Na drugi dzień zaproszony zostałem do Dowództwa Żeglugi, gdzie przyjmowali mnie admirał Danczenko i oficerowie-marynarze Floty Czarnomorskiej i Azowskiej. Admirał Danczenko mówił o dużych postępach w budownictwie statków, udoskonaleniach technicznych, nowoczesnych silnikach i turbinach, o dużym zastosowaniu lotnictwa morskiego w komunikacji i pomocy statkom. Otrzymałem od oficerów marynarki piękny duży album z fotografiami statków. Do mojej dyspozycji była przydzielona piękna łódź motorowa, na której zwiedziłem cały port odesski.

Z Odessy odleciałem do Moskwy. Miałem jeszcze w planie zwiedzenie portu lotniczego na wyspie Dikson. Jednakże złe warunki atmosferyczne uniemożliwiły mój lot na tę wyspę.

Na pożegnanie urządzono spotkanie z lotnikami polarnymi u Bohatera Związku Radzieckiego gen. Wodopianowa, w jego willi pod Moskwą. Zebrało się tam duże grono lotników polarnych oraz kapitanowie statków „Ob" i „Lena", którzy powrócili z Antarktydy. Przemówień było bardzo wiele — serdecznych i przyjacielskich, podkreślających mój pierwszy lot do Arktyki. Odczułem, że wypowiedziana serdeczność i braterskość uczuć dotyczyła nie tylko mnie, jako oficera lotnika, lecz jako Polaka i odnosiła się do całego narodu polskiego.

W gościnie u lotników polarnych. Od lewej: generał Wodopianow, admirał Burchanow, pułkownik Gołowin, pułkownik Babienko i inż. Nagórski.

Gustav Koubek i Józefa Maxova (CSR) po opuszczeniu flagi na mistrzostwach.



Skoczek amerykański Sanborn zajął, jako najlepszy z ekipy USA, 18 miejsce.

Od naszego stałego korespondenta w Moskwie

O SĘDZIACH, SPOTKANIACH I SPADOCHRONACH

GEORGIJ DRAGUNOW

NA III Spadochronowych Mistrzostwach Świata w Moskwie szczególnie odpowiedzialną pracą obciążony był aparat sędziowski i techniczny, do którego zaproszono najlepszych radzieckich sędziów. Na posterunkach: w środku koła, w samolotach i przy przyrządach pomiarowych znajdowało się 42 sędziów wszechzwiązkowych, republikańskich i pierwszej kategorii. Obowiązki głównego sędziego pełnił znany instruktor i doświadczony pilot, Bohater Związku Radzieckiego — Eugeniusz Stiepanow, sędzia kategorii wszechzwiązkowej. Jego zastępcami byli znani spadochroniarze: Halina Piasecka i Dymitr Żornik. Najbardziej odpowiedzialne stanowisko sędziego w środku koła pełnił jeden z najstarszych radzieckich skoczków spadochronowych, Walenty Baranow. W lipcu br. ukończył on 50 lat życia, z czego 28 lat poświęcił pracy nad rozwojem sportu spadochronowego.

Funkcję sędziego pełnił między innymi Aleksiej Biełousow, który mimo ukończonego 64 roku życia uprawia nadal czynnie spadochroniarstwo. Członkiem komisji sędziowskiej była również znana rekordzistka spadochronowa Olga Suszczyńska, niegdyś primabalerina w Teatrze im. Stanisławskiego, mająca dziś na swym koncie 587 skoków z samolotu.

Według przepisów FAI na mistrzostwach musi być powołana komisja arbitrażowa, której obowiązkiem jest rozpatrywanie spornych spraw, powstałych podczas zawodów. Orzeczenia komisji sędziowskiej podlegały zatwierdzeniu przez kolegium komisarzy sportowych. Każda ekipa delegowała do tego kolegium swego przedstawiciela lub powierzała obronę swych spraw przedstawicielowi innego dowolnie wybranego państwa. W ten sposób — Lefor był przedstawicielem ekip Francji i USA, a Hotek — Czechosłowacji i Węgier. Z ramienia ekipy Związku Radzieckiego wchodził w skład kolegium Gładkow, Jugosławię reprezentował Persić, Polskę — Kamiński, Izrael — Sarig, Rumunię — Scorce, Bułgarię — Kondow.

W przypadkach rozbieżności powstałych pomiędzy komisją sędziowską a kolegium komisarzy sportowych, sprawę rozpatrywała komisja arbitrażowa, której postanowienia były ostateczne.

W skład komisji arbitrażowej wchodzili przedstawiciele wszystkich ekip, a jej przewodniczącym był kierownik Komisji Spadochronowej FAI — Friedrich Trulei (Austria).

Już w pierwszych dniach mistrzostw komisja arbitrażowa musiała rozstrzygnąć jeden ze sporów. Kolegium komisarzy sportowych zezwoliło rumuńskiemu skoczkowi wykonać powtórny skok, gdyż z przyczyn technicznych nastąpiło niezależne od niego opóźnienie w otwarciu spadochronu. Kierownicy ekipy amerykańskiej i francuskiej zaprotestowali przeciwko tej decyzji. Jednakże komisja arbitrażowa zdecydowała większością głosów (jeden przeciwny) uznać powtórny skok Rumuna za uzasadniony. W następstwie tej decyzji mistrz sportu Francji Sam Chasac w rozmowie z korespondentem gazety „Moskiewskie Nowiny" (w n-rze 24 z 4.8.56 r.) wysoko ocenił działalność komisji arbitrażowej i organizację mistrzostw w ogóle. Organizację imprezy ocenił również pozytywnie prezes FAI — Charles Silwaerst.

„Przede wszystkim — oświadczył on — pragnę podkreślić wysoki poziom organizacji zawodów. Na wszystkich odcinkach była ona wzorowa. Radzieckie kierownictwo stworzyło doskonałe warunki dla przeprowadzenia zawodów, umożliwiając skoczkom spadochronowym osiągnięcie bardzo dobrych wyników. Nie potrzebowaliśmy o nic prosić, gdyż rzeczywistość wyprzedzała nasze życzenia".

W pamięci uczestników mistrzostw pozostaną na długo serdeczne przyjacielskie spotkania i rozmowy. Zasłużony mistrz sportu Jurij Iwanow, mający poza sobą 2 300 skoków spadochronowych, interesował się w rozmowie ze skoczkami francuskimi, który z nich ma największą liczbę skoków. Kierownik ekipy Jacques Lefor odpowiedział, że francuski „skoczek Nr 1" kapitan Bonjou wykonał 1 250 skoków, z których większość z opóźnionym otwarciem spadochronu. Ogółem przebył on w powietrzu podczas spadania ponad 240 minut. Do niego należy rekord skoku z opóźnionym otwarciem spadochronu bez posługiwania się aparatem tlenowym. Opuścił on samolot na wysokości 7 800 m i otworzył spadochron po 131 sekundach spadania.

Następnie Jacques Lefor przypomniał, że pierwszymi nauczycielami francuskich spadochroniarzy byli skoczkowie radzieccy. W roku 1935 grupa francuskich spadochroniarzy przybyła do Związku Radzieckiego, gdzie umożliwiono jej przyswojenie wszystkich zdobyczy radzieckiej szkoły spadochronowej z tego okresu. Po powrocie do kraju skoczkowie ci rozpoczęli aktywną działalność nad upowszechnieniem sportu spadochronowego we Francji. Pracę tę przerwała wojna, lecz od razu po jej zakończeniu spadochroniarstwo we Francji zaczęło się znów bujnie rozwijać. Już w roku 1951 Francuzi zwyciężyli w I Spad MS.

„Byliśmy bardzo radzi ze spotkania na mistrzostwach z radzieckim spadochroniarzem Nr 1 Wasylem Romaniukiem — powiedział na zakończenie Lefor. — Jest on szeroko znany wśród francuskich skoczków, podobnie jak wielu innych radzieckich spadochroniarzy".

Długo pozostanie w pamięci spotkanie jednego z najstarszych lotniczych sportowców Francji, wiceprzewodniczącego Francuskiej Federacji Lotniczej Le Briz z przewodniczącym Sekcji Spadochronowej Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. Czkałowa — mistrzem sportu Igorem Głuszkowem.

Wszyscy uczestnicy tej rozmowy z zainteresowaniem oglądali stary dyplom Le Briza, wydany przez francuski automobilklub, a także prawo jazdy na „benzynowym powozie" (tak nazywano pierwsze samochody), przyznane mu w r. 1908. Le Briz zajmował się od młodzieńczych lat automobilizmem, a później sportem lotniczym.

Amerykańscy spadochroniarze podczas jednego ze spotkań otoczyli ciasnym kołem zasłużonego mistrza sportu Wasyla Romaniuka i podawali mu kolejno swoje książki spadochronowe, w których Romaniuk składał autografy. Amerykanie oznajmili, że w USA zostanie wkrótce wydana książka Romaniuka pt. „Notatki skoczka doświadczalnego". Amerykańscy sportowcy byli szczególnie zadziwieni tym, że Romaniuk wykonał 2 535 skoków i nie uległ żadnemu poważniejszemu wypadkowi. Wysoko ocenili oni również radziecki sprzęt spadochronowy. Zainteresowali się szczególnie spadochronami umożliwiającymi stateczne opadanie z dużych wysokości. Przy pokazie tych spadochronów, podczas otwarcia mistrzostw, wszyscy amerykańscy spadochroniarze przeobrazili się w operatorów filmowych, starając się uwiecznić na taśmie opadające spadochrony. Radzieckie spadochrony szczelinowe zainteresowały również skoczków francuskich. Spadochroniarze radzieccy natomiast zainteresowali się z kolei sprzętem spadochronowym swoich gości.

W dniu 4 sierpnia, po zakończeniu zawodów, zorganizowano skoki próbne. Radzieccy skoczkowie, zasłużeni mistrzowie sportu W. Romaniuk, B. Piatierikow, J. Iwanow, mistrzowie D. Żornik, W. Iwanow, W. Łusznikow, N. Gładkow i inni skakali z amerykańskimi i francuskimi spadochronami, a francuscy i amerykańscy skoczkowie — z radzieckimi. Przed startem pomagali sobie wzajemnie w dopasowaniu uprzęży i udzielali rad co do właściwego posługiwania się nieznanymi typami spadochronów. Po zakończeniu skoków podzielili się solidarnie swoimi wrażeniami.

„Wasz spadochron zrobił na mnie bardzo dodatnie wrażenie — powiedziała francuska rekordzistka Odette Rousseau — jest on doskonale przystosowany do skoków na celność lądowania". Kapitan ekipy amerykańskiej J. Istel stwierdził, że radzieckim spadochronem bardzo jest łatwo sterować za pomocą środkowych linek. Czaszę można obrócić o 360 stopni w czasie nie większym jak 3 sekundy.

„Po raz pierwszy w życiu lądowałem bez jakichkolwiek trudności w odległości 9 m od środka koła" — oznajmił kierownik ekipy francuskiej.

Członek Rady FAI, francuski spadochroniarz Balezi uważa, że jest to „doskonały spadochron zawodniczy". Mistrzyni Francji, znana spadochroniarka Monika Laroche, uważała natomiast za konieczne wyrazić uwagi krytyczne. Prezes FAI Charles Silwaerst powiedział: „Radzieckie spadochrony szczelinowe stały się prawdziwym odkryciem dla sportowców wielu krajów. Zasłużyły one na wysoką ocenę".

Radzieccy skoczkowie podkreślali także zalety amerykańskich i francuskich spadochronów. Wskazywali oni szczególnie na mały ciężar i objętość konstrukcji, wygodne zamocowanie spadochronu zapasowego, ścisłe przyleganie całego zespołu do ciała skoczka. Wszystko to zapewnia skoczkowi dogodne warunki w czasie spadania, stwarza dobrą widoczność podczas opadania i możność szybkiego oswobodzenia się od uprzęży po wylądowaniu.

Przy pożegnaniu spadochroniarze wyrazili swą wdzięczność za umożliwienie rozszerzenia ich wiadomości i doświadczenia dzięki poznaniu na mistrzostwach techniki spadochronowej szeregu krajów.

Na zakończenie mistrzostw wiceprezes FAI i przewodniczący Rady Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. Czkałowa S. Stariczewski urządził w dniu 6 sierpnia przyjęcie dla członków i kierowników wszystkich ekip biorących udział w mistrzostwach, a także gości i obserwatorów aeroklubów narodowych. W przyjęciu tym wziął udział marszałek lotnictwa S. Rudenko, przewodniczący Centralnego Komitetu DOSAAF generał-pułkownik P. Biełow, niektórzy pracownicy CK DOSAAF i Centralnego Aeroklubu, wojskowi oraz attaches lotnictwa i marynarki tych państw, których ekipy i przedstawiciele brali udział w mistrzostwach. Na zakończenie przyjęcia prezes FAI Silwaerst powiedział:

„Spadochroniarstwo jako sport rozwija się w całym świecie w niezwykle szybkim tempie. Coraz więcej jest ludzi, wykonywujących skoki z samolotu... Międzynarodowa Federacja Lotnicza będzie współdziałała ze wszystkimi krajami świata w rozwoju wszelkich gałęzi sportu lotniczego. Pragnę podkreślić, że równocześnie ze sportem spadochronowym szybko rozwija się również w całym świecie modelarstwo lotnicze, stanowiące podstawę rozwoju wszystkich dyscyplin sportu lotniczego".

Te pamiętne słowa i siedmiodniowe spotkanie na lotnisku tuszyńskim — przyczyniły się walnie do dalszego umocnienia przyjaznych stosunków między spadochroniarzami wielu krajów.

Dotychczasowy mistrz świata Fedczyszyn zajął dopiero 17 miejsce.

Walentyna Sieliwierstowa (ZSRR) zajęła 2 miejsce w klasyfikacji kobiecej.

Święto Lotnictwa

...w Stalinogrodzie

SPOŁECZEŃSTWO Śląska nie bardzo wierzyło organizatorom, że odwołane w dniu 26 sierpnia pokazy lotnicze odbędą się powtórnie. Zawód sprawiony 200 000 publiczności zgromadzonej na lotnisku był zbyt wielki, by można było — nie bez obawy w powodzenie całej imprezy — organizować ją powtórnie.

Nic więc dziwnego, że nawet na krótko przed rozpoczęciem pokazów lotnisko stalinogrodzkie świeciło pustkami, a najwięksi optymiści nie przewidywali więcej jak kilka tysięcy widzów. Dopiero warkot pierwszych samolotów nad lotniskiem stał się sygnałem do masowego napływu publiczności. Naprawdę masowego. Według optycznej oceny zorganizowane w dniu 9 września pokazy oglądało 120 —150 000 widzów. Śmiało można powiedzieć, że nie przeżyli oni zawodu. Może tylko jeden, że — jak lapidarnie wyraziła go jedna z roześmianych dziewcząt śląskich — pokazy trwały zbyt krótko. Dwugodzinny program pokazów, prawie bez przerwy napełniający niebo coraz to nowymi emocjami, mógł zadowolić w pełni nawet najbardziej wybrednych. Bez przesady można powiedzieć, że takich pokazów lotniczych jeszcze tu nie oglądano.

Atrakcję dużego kalibru stanowiły bez wątpienia akrobacje wykonane na samolotach odrzutowych, a w szczególności trójka Migów. Zespołowa okrobacja klucza Migów wykonana była w wielkim stylu i z dużą elegancją. Szkoda tylko, że nie znaczyła ona swojej trasy lotu smugami dymnymi, gdyż wskutek niezbyt dobrej widoczności samoloty często ginęły z oczu. Widziany po raz pierwszy na lotnisku stalinogrodzkim śmigłowiec pilotowany przez Janusza Ochalika wzbudził duże zainteresowanie, a lot jego obserwowany był z wielkim napięciem i ciekawością. Defilada kilkunastu kluczy odrzutowych samolotów myśliwskich i bombowych, wykonana na niewielkiej wysokości, wywołała szmer podziwu i dumy.

Rewia samolotów wojskowych wykonana w drugiej części pokazów nie przysłoniła jednakże dobrej demonstracji sprawności naszego lotnictwa sportowego, reprezentowanego tu przez dwa śląskie aerokluby: z Gliwic i ze Stalinogrodu. Akrobacje na „Jastrzębiu" w wykonaniu Rawicza oraz dwóch samolotów „Junak-2" w wykonaniu Rydza i Wróblewskiego były dobrej marki. Również „gościnny występ" Flisa na „Zlinie-26" cieszył się dużym uznaniem widzów.

Dużo emocji dostarczył widzom skok piętrowy zademonstrowany przez Pilata i skok z 25 sek. opóźnieniem w wykonaniu Kuleszy. Ale prawdziwy dreszcz zachwytu przeszył wielotysięczne rzesze na widok grupowego skoku wykonanego na spadochronach kolorowych z samolotu Li-2". Gdy na szaroniebieskim niebie zakwitły wielobarwne kopuły spadochronów, wokół lotniska aż zaszumiało. To była wspaniała niespodzianka Przyjemny „deser" na zakończenie długo niezapomnianych pokazów...

Niesposób jest wyliczyć tych wszystkich, którzy swym zapałem, pracą i sercem przyczynili się do pełnego sukcesu całej imprezy. Niemały był tu wkład Dowództwa Wojsk Lotniczych, Rady Aeroklubu z jej sekretarzem Wilińskim na czele, takich aktywistów jak Milówka, Makula i Zając. Kadra techniczna i piloci obu śląskich aeroklubów w pełni zasłużyli na słowa dużego uznania. Lecz niestety właśnie ci ostatni nie doczekali się tego uznania ze strony organizatorów.

Po zakończeniu pokazów organizatorzy uczcili co prawda udaną imprezę „lampką wina" w Stalinogrodzie, „zapominając" jednakże o zaproszeniu właściwych twórców pokazów sportowych: pilotów i kadry technicznej aeroklubów Stalinogród i Gliwice. Ci ostatni pozostawieni zostali w Gliwicach własnemu losowi.

Gdy po pokazach rozmawiałem w Gliwicach z pilotami i mechanikami na ten temat, ktoś w końcu powiedział: „Pan się dziwi?" Przecież powiedzenie: „Murzyn zrobił swoje — Murzyn może odejść", nie straciło jeszcze wśród niektórych tzw. działaczy na aktualności".

— Oby jednak jak najszybciej straciło! Wówczas atmosfera w naszym lotnictwie sportowym będzie czystsza. (tek)

...w Krośnie

POKAZY lotnicze z okazji Święta Lotnictwa odbyły się na lotnisku Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie 2-go września. Tłumy ludzi, których przyciągnął urozmaicony program pokazów i piękna pogoda, przybyły nie tylko z Krosna i okolic, ale i z odległych miejscowości.

Pokazy zainaugurował przelot 3 odrzutowców na małej wysokości. Pożegnalne beczki zakończyły ich krótki występ, który jednak wywarł bardzo mocne wrażenie. Dalej program wypełniły: defilada samolotów sportowych, skoki spadochronowe, starty „Komara" i „Muchy-100" za wyciągarką, akrobacja na CSS-ie, no i występ krośnieńskich modelarzy, którzy wypuścili 3 balony oraz pokazali loty modeli szybowców, silnikówki, gumówki i modelu na uwięzi. Najbardziej atrakcyjnymi punktami programu były: skok z opóźnionym otwarciem spadochronu oraz akrobacja na „Jastrzębiu" i „Zlinie".

Po zakończeniu pokazów nastąpiła uroczystość wręczenia upominków i dyplomów pilotom, mechanikom, skoczkom i modelarzom, a na publiczność, a raczej na szczęśliwych wybrańców losu, czekało 30 lotów pasażerskich na samolocie CSS-13.

Dzień Święta Lotnictwa był więc dla kilkunastu tysięcy zgromadzonych ludzi pięknym przeżyciem. Zabawa jaka odbyła się wieczorem byłaby o wiele przyjemniejsza, gdyby bufet był „trochę gorzej" zaopatrzony w wódkę. Wtedy przyjemnego nastroju zabawy nie przerwałaby bijatyka, a pijackie śpiewy nie zagłuszyłyby dobrze grającej orkiestry.

TADEUSZ PELCZARSKI

...w Rzeszowie

POKAZY lotnicze odbywające się 2 września na lotnisku Aeroklubu Rzeszowskiego zgromadziły ponad 30 tysięcy widzów. Popisy lotnictwa sportowego poprzedził przelot 3 myśliwskich samolotów odrzutowych. Zaraz za nimi w powietrze wyszły szybowce „Jaskółka", „Żuraw" i „Jastrząb".

Po pokazie akrobacji na szybowcach, z których najwięcej emocji dostarczył widzom „Jastrząb", poziom swego wyszkolenia zademonstrowali piloci samolotowi. Największe brawa zebrał pil. Stanisław Wiśniewski za ładną walkę z balonikami.

Imprezę zakończyły skoki spadochronowe, w których m. in. uczestniczyli Bolesław Gargała i Tadeusz Gancarz.

ZBIGNIEW ŚWIDER

...w Bielsku — Białej

TAKIEGO napływu publiczności jak w niedzielę 2 września br. lotnisko w Aleksandrowicach jeszcze nie widziało! Podobno liczba gości przekroczyła ilość mieszkańców miasta! Oprócz bielszczan przybyli widzowie z Cieszyna, Żywca, Kalwarii, Andrychowa, Oświęcimia i całego bodaj województwa stalinogrodzkiego.

Program pokazów — trzeba to powiedzieć — był nieco szablonowy. Szczęściem ożywiły go szczegóły wykonania, niby przysłowiowe rodzynki w cieście. Tak np. bardzo podobały się publiczności precyzyjne lądowania — spadochroniarki Materny (mimo silnego wiatru!) oraz trójki szybowców „Mucha". Duże wrażenie wywarła niska beczka na „Jastrzębiu" w wykonaniu Tadeusza Góry i jeszcze niższa okrobacja Niżnika na samolocie „Zlin". Bardzo ładnie zaprezentowała się smuga pyłu, jaką znaczył drogę spadania instr. Byrski podczas skoku z opóźnieniem. Pomysłowy skoczek posłużył się specjalnymi kieszeniami kombinezonu, z których podczas skoku wysypywał się talk. Drobiazg — a efekt kolosalny! „Ogon" pyłu podkreślał prędkość spadania skoczka, skutecznie zwiększając dynamikę skoku. Pomysł godny naśladowania.

Duże zainteresowanie okazała publiczność „walce" samolotu z balonikami, w wykonaniu kierownika wyszkolenia Aeroklubu Bielsko-Bialskiego Adama Flisa. Za każdym „zestrzałem" widownia ożywiała się jak w gorących momentach meczu piłki, a — jedyne zresztą — „pudło" wywołało wesołość. Takie momenty doskonale zespalają uczucia widowni z wykonawcami i warto o nich pamiętać.

Wreszcie — odrzutowce. Sylwetka samolotu „Mig" ma w sobie coś z drapieżnika. Łoskot silnika i świst przecinanego powietrza budzi odruch lęku. Potęga manewru pionowego, do jakiego ten samolot jest zdolny — jest wprost fascynująca. Pokaz akrobacji por. Wicika był prawdziwym koncertem na tej rzadko w Bielsku widywanej maszynie. „Mig" por. Wicika, choć samotny, wywarł znacznie silniejsze wrażenie od trójki „Migów", która ograniczyła się do nieco monotonnych „defilad" horyzontalnych, w odstępach kilkuminutowych.

Tak więc, dzięki „rodzynkom", szablonowe „ciasto" programu imprezy nabrało dość korzystnego smaku. Mimo to natrafiało się na nurt rozczarowania. Wypowiedzi takie jak: „mało", „nabrali nas aby forsę zebrać" itp. nie należały do rzadkości.

W czym rzecz? W tym, że publiczność daremnie wyglądała na niebie śmigłowca, który jej przyobiecano na plakatach i ulotkach. Wielu widzów przyznawało, że przybyli (często z dalekich stron) tylko dlatego, aby zobaczyć śmigłowiec. Czy można dziwić się gorzkim nastrojom tych zawiedzionych ludzi?

Kto winien? Dysponenci śmigłowców? A może organizatorzy, zbyt skorzy do przedwczesnych obietnic? Jedno jest pewne: w oczach opinii publicznej Rada Aeroklubu oraz Zakłady Metalowe, które formalnie afiszowały imprezę, mają poderwany kredyt zaufania. Trzeba o tym szczerze powiedzieć i pamiętać do roku przyszłego.

Warto też zapamiętać, że sieć megafonów powinna być gęstsza i nie może w ostatniej chwili zawieść, jak to się stało tym razem. Żywa i fachowa konferansjerka inż. Kostil straciła wiele blasku skutkiem defektu sieci w momencie rozpoczęcia imprezy.

A. Z.

NAGRODĘ TYGODNIA...

otrzymuje ob. A. Z. za korespondencję pt. „Święto Lotnictwa w Bielsku-Białej", a miesiąca (100 zł). Aleksandra Wojtkowiak (korespondencja pt. „Łamigłówka" z nr. 38).

...w Szczecinie

OKOŁO trzech godzin trwały pokazy lotnicze, przeprowadzone w dniu 2 września, którym przyglądało się ponad 25 000 mieszkańców Szczecina i okolic. A było na co popatrzeć. Rewię rozpoczął przelot samolotów „CSS-13" z flagami. Po tym wstępnym akordzie koncert akrobacji dał myśliwski samolot odrzutowy, pilotowany przez ppłk. Ulanowskiego.

Widzowie nie ochłonęli jeszcze z wrażenia, a już niebo opanowały szybowce. „Bociany", „Muchy", „Jastrzębie", „Jaskółki" zachwycały najbardziej wybrednych precyzją wykonania poszczególnych figur akrobacji. Niezwykle atrakcyjnie wypadły popisy pilotów samolotowych, a zwłaszcza „mrożąca krew w żyłach" akrobacja Szymańskiego na „Zlinie-26".

Desant spadochronowy zakończył pokazy lotnicze, po czym odbyły się loty pasażerskie na samolotach „CSS-13" i „Li-2".

Sz.

...w Toruniu

45 000 ludności przybyło na pokazy lotnicze w Toruniu, zorganizowane staraniem wojewódzkiego komitetu obchodu święta lotnictwa, przy współpracy Zarządu Miejskiego LPŻ. W imprezie tej uczestniczyli — jako wykonawcy — piloci Aeroklubów Bydgoskiego, Kujawskiego i Szkoły Szybowcowej w Fordonie oraz piloci wojskowi.

Wiele entuzjazmu wzbudziła akrobacja samolotów odrzutowych. Niemniejszym również aplauzem przyjmowała publiczność każdy pojawiający się nad lotniskiem szybowiec i samolot sportowy. Entuzjazm ten łączył się jednak z nutką goryczy, której powodem są bezskuteczne dotychczas starania o przywrócenie egzystencji aeroklubowi w Toruniu.

g.

NOWOŚCI O FALI

SZCZĘŚLIWA decyzja uruchomienia na stałe Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Jeżowie pozwoliła na przestrzeni jednego miesiąca jej egzystencji poczynić bardzo ciekawe spostrzeżenia na temat zjawisk falowych w miesiącach letnich.

Trudno w tej chwili powiedzieć czy ośmiokrotne pojawienie się fali w przeciągu trzech tygodniu należy do warunków wyjątkowych, niemniej stwierdzono, że fala i stojąca chmura powstawały w tym okresie m. in. przy kierunkach wiatru 250—270° i prędkości (na Śnieżce) zaledwie 6—10 m/sek. W takich właśnie warunkach piloci osiągali wysokość 4 200 m, nie wykorzystując (z powodu braku tlenu) dalszych wznoszeń rzędu 2—3 m/sek.

Spostrzeżenia te i wyniki pozwalają jednak już dziś wydać sąd o słuszności decyzji utrzymania w Jeżowie całorocznego szkolenia szybowcowego. Poczynione obserwacje dają również nadzieję na ciekawe przeloty na fali w okresie letnim. Przeskok z fali na warunki termiczne może dać bardzo interesujące rezulaty. Zaobserwowano kilkakrotnie identyczne warunki falowe na przestrzeni około 160 km.

Ponieważ aparatura tlenowa już jest skompletowana, przy najbliższej okazji warunki przelotowe na fali będą systematycznie badane.

E. A.

CENTRALNY KURS TECHN. W STALINOGRODZIE

W DNIACH 4—19 sierpnia br. odbył się w Pałacu Młodzieży im. B. Bieruta w Stalinogrodzie Centralny Kurs Techniczny dla przodujących nauczycieli oraz instruktorów MDK. Program grupy lotniczej obejmował budowę prostych modeli śmigłowców, różnych modeli redukcyjnych oraz modelu latającego na uwięzi. Wśród 22 uczestników kursu lotniczego wyróżniał się nauczyciel Jachimski. Na zakończenie odbyła się wystawa prac kursu obejmująca łącznie 160 eksponatów. Kurs był udany i w przyszłości przewiduje się organizowanie podobnych.

JAN TOMASZEWSKI

Odrzutowiec w Łodzi

W ciągu dwóch tygodni społeczeństwo łódzkie mogło oglądać samolot odrzutowy „Jak-23 (widoczny na zdjęciu) oraz samolot szkolny „Junak" — wystawiony w jednym z punktów miasta. Poza tym zorganizowana była również wystawa sprzętu lotniczego — obejmująca szybowce, samoloty sportowe i wojskowe oraz silniki.

Foto: B. Marciniak

KONKURS NA RECENZJĘ PRZEDŁUŻONY

W pierwszym kwartale 1956 r. Wydawnictwa Komunikacyjne ogłosiły konkurs na recenzję wydawanych przez nasze wydawnictwo książek. Ostateczny termin nadsyłania prac konkursowych ustalono na dzień 1 września br.

Ponieważ okres wakacyjny wpłynął hamująco na popularyzację konkursu, komisja postanowiła przedłużyć termin składania recenzji do dnia 31 grudnia 1956 r., umożliwiając tym samym udział w konkursie jak najszerszemu gronu naszych czytelników.

ZAPOMNIANY HANGAR

BĘDĄC w Ligocie Dolnej na pięknym pokazie lotniczym w końcu sierpnia, wybrałem się na pobliskie wzgórze w celu obejrzenia panoramy Ligoty. Na szczycie wzgórza odkryłem ładny murowany hangar z oryginalną konstrukcją drewnianego stropu oraz dwie przybudówki. Całość — w pełni nadająca się do wykorzystania dla pobliskiej Szkoły Szybowcowej LPŻ. Niestety, hangar ten świeci pustkami i przedstawia obraz wielkiego spustoszenia.

Stan budynku, który jeszcze obecnie można by niewielkim nakładem kosztów wyremontować, ulega więc ruinacji. Dziwna się wydaje obojętność gospodarza tego terenu (ZW LPŻ — Opole) wobec niszczejącego hangaru. Czy naprawdę budynek na szczycie ligockiego wzgórza jest nikomu niepotrzebny? (1)

PIĄTY TURNUS...

...szybowcowego wyszkolenia podstawowego w szkole fordońskiej został zakończony 1 września br. 49 młodych szybowników (w tym 4 dziewcząt), po otrzymaniu odznak szybowcowych z dwoma mewkami, wróciło do swoich macierzystych aeroklubów, aby tam zdobywać dalsze uprawnienia. Turnus ten został wyszkolony w terminie tylko dzięki ogromnemu wysiłkowi kierownika wyszkolenia ob. Szajkowskiego oraz kadry instruktorskiej i technicznej. Miesiąc sierpień bowiem obfitował w wyjątkowo złe warunki atmosferyczne (14 dni całkowicie lub częściowo lotnych), co bardzo komplikowało normalny tok zajęć. W okresie tym przygotowywano również pokazy lotnicze, w których uczestniczyła kadra (5 osób). Jednak wspólnym wysiłkiem wykonano planowe loty — ponad 3 500 i dano wszystkim uczniom pełne wyszkolenie do „Salamandry" włącznie.

Piąty turnus, podobnie jak i czwarty, zgromadził młodzież szkolną z 9 i 10 klasy.

FRANCISZEK GOŁATA

ULEPSZENIA TECHNICZNE W MAŁYM LOTNICTWIE

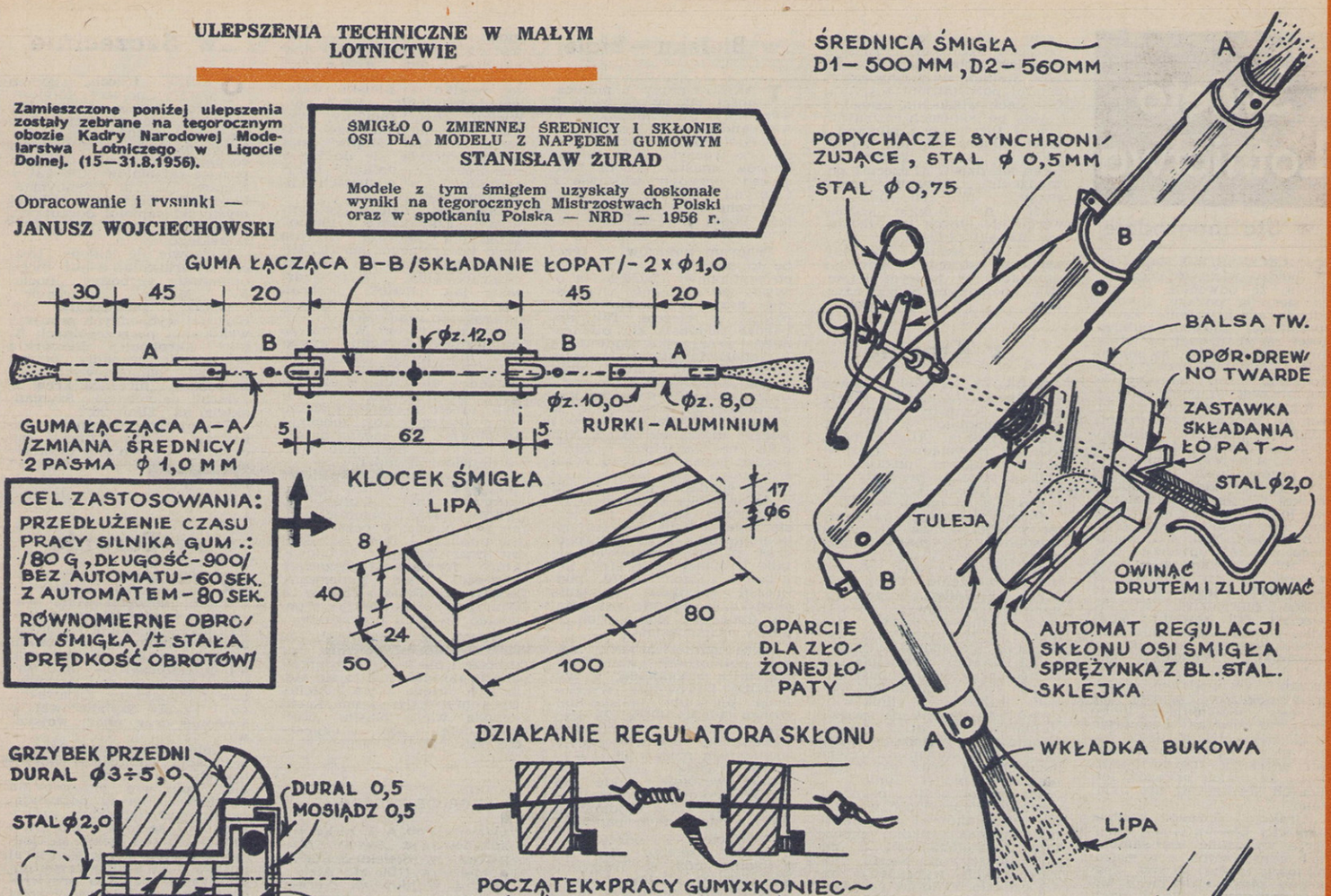
Zamieszczone poniżej ulepszenia zostały zebrane na tegorocznym obozie Kadry Narodowej Modelarstwa Lotniczego w Ligocie Dolnej. (15—31.8.1956).

Opracowanie i rysunki —
JANUSZ WOJCIECHOWSKI

ŚMIGŁO O ZMIENNEJ ŚREDNICY I SKŁONIE OSI DLA MODELU Z NAPĘDEM GUMOWYM
STANISŁAW ŻURAD

Modele z tym śmigłem uzyskały doskonałe wyniki na tegorocznych Mistrzostwach Polski oraz w spotkaniu Polska — NRD — 1956 r.

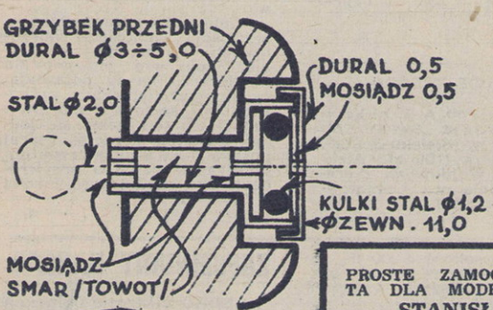
ŚREDNICA ŚMIGŁA ~
D1 — 500 MM, D2 — 560MM



CEL ZASTOSOWANIA:
PRZEDŁUŻENIE CZASU PRACY SILNIKA GUM.: /80 G, DŁUGOŚĆ - 900/ BEZ AUTOMATU - 60 SEK. Z AUTOMATEM - 80 SEK.
RÓWNOMIERNE OBROTY ŚMIGŁA /± STAŁA PRĘDKOŚĆ OBROTÓW/

DZIAŁANIE REGULATORA SKŁONU

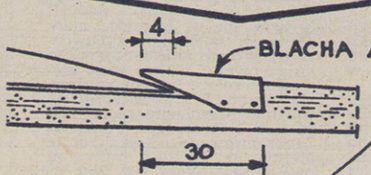
POCZĄTEK × PRACY GUMY × KONIEC ~
/DUŻA ŚREDNICA * MAŁA ŚREDNICA/

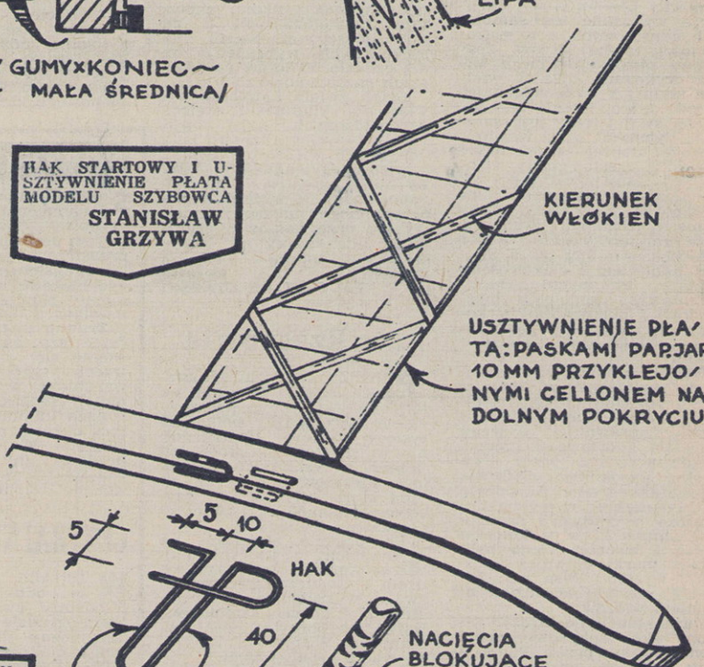


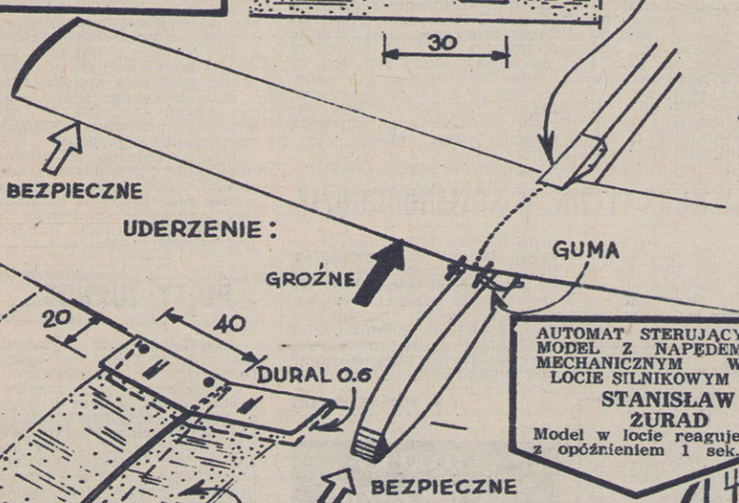
PROSTE ZAMOCOWANIE PŁATA DLA MODELU SZYBOWCA
STANISŁAW GRZYWA

HAK STARTOWY I USZTYWNIENIE PŁATA MODELU SZYBOWCA
STANISŁAW GRZYWA

ŁOŻYSKO WAŁU ŚMIGŁA MODELU Z NAPĘDEM GUMOWYM
SYLWESTER KUJAWA

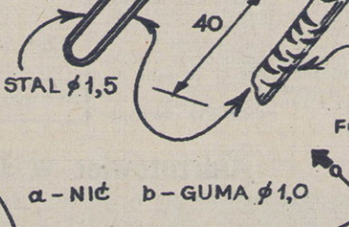


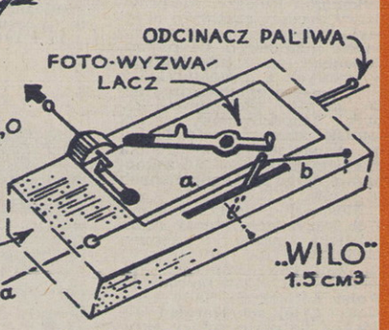




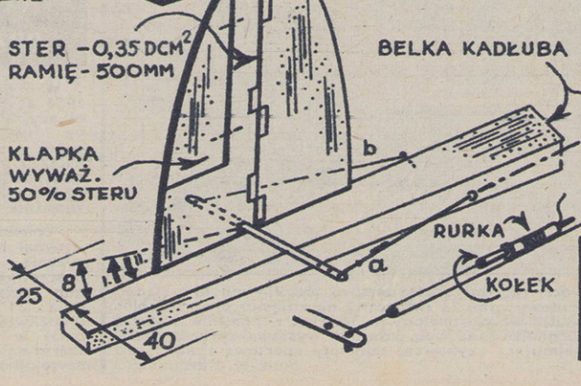
AUTOMAT STERUJĄCY MODEL Z NAPĘDEM MECHANICZNYM W LOCIE SILNIKOWYM
STANISŁAW ŻURAD

Model w locie reaguje z opóźnieniem 1 sek.





PROSTE ŁĄCZENIE SKRZYDEŁ DZIELONYCH W MODELU SZYBOWCA
SYLWESTER KUJAWA



CEL ZASTOSOWANIA:
STEROWANIE MODELU W LOCIE WZNOSZĄCYM DROGĄ PRZECIWDZIAŁANIA MOMENTOM ŚMIGŁA.

SYNCHRONIZACJA

	SEKUNDY ~			
CZAS	0	12	14	14,3
SILNIK	PRACA		STOP	
STER	PROSTO	I / II		PROSTO

Z perspektywy mistrzostw w Saint Yan

KILKA UWAG I WNIOSKÓW DLA NAS

DOŚWIADCZENIA i wnioski z VI Szybowcowych Mistrzostw Świata we Francji są dla nas — wydaje mi się — tak ważne, że na pewno nie przestaniemy o nich mówić i pisać przez najbliższy rok. Trzeba przy tym stwierdzić, że niewątpliwy sukces, jaki osiągnęliśmy w Saint Yan, nie może nam w żadnym przypadku przysłonić wszystkich braków i niedomagań naszego szybownictwa. Z perspektywy mistrzostw we Francji musimy spojrzeć ostrzej niż kiedykolwiek na sytuację w tej dyscyplinie sportu lotniczego. Z tego też względu pozwalam sobie przedstawić na ten temat kilka uwag i spostrzeżeń oraz wypływających zeń wniosków dla nas, traktując je oczywiście jako materiał do dyskusji, która — mam nadzieję — rozwinie się po tym artykule na łamach „Skrzydlatej". Do czego wszystkich zainteresowanych gorąco zachęcam.

Zacznijmy może od przygotowań do mistrzostw, gdyż okres ten został dotychczas publicznie przemilczany. Trzeba stwierdzić, że kierunek i plan przygotowań był w zasadzie słuszny. Niemniej jednak realizacja samych przygotowań ekipy na mistrzostwa uległa poważnym zwichrzeniom. Główną tego przyczyną była rozbieżność poglądów, jaka zarysowała się od samego początku pomiędzy kadrą, a ówczesnym kierownikiem Wydziału Szybowcowego ZG LPŻ prof. Humenem, który miał pełnić funkcję trenera. Atmosfera „sporu" była bardzo nieprzyjemna i — trzeba to sobie otwarcie powiedzieć — nie umiało nad nią zapanować kierownictwo pionu lotniczego ZG, postępując zbyt liberalnie w stosunku do kadry na obozie, zarówno w Szczyrku jak i Jeleniej Górze.

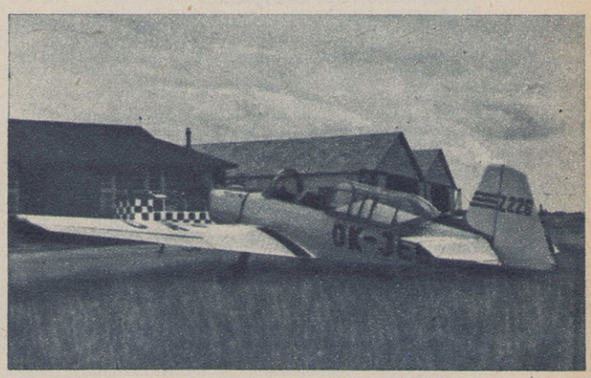
Skutki tego znamy aż nadto dobrze. Obóz w Szczyrku poza odpoczynkiem — nie zawierał w sobie głębszej treści. Nie mówiąc już o tym, że odbywał się bez kierownika. Tego ostatniego brakowało również w Jeleniej Górze na obozie eliminacyjnym. Stąd było tam dużo przypadkowości, chaosu i spraw, którymi musiała zająć się później na kilku długich posiedzeniach KBWL. Nic też dziwnego, że bezwład organizacyjny, jaki panował wówczas w Jeleniej Górze, osłabił znacznie tempo treningu, zwichnął kierunek przygotowań i nie wpłynął budująco na stan moralny członków kadry. Z tego powodu następowały liczne kłopoty i długie zebrania nad ostatecznym składem ekipy. Sytuację uratował dopiero aktyw społeczny, który w ostatniej chwili pomógł ZG podjąć słuszne decyzje.

Wybranie dla treningu i eliminacji terenu Jeleniej Góry nie było pociągnięciem szczęśliwym. Położone w górach lotnisko, z którego każde wyjście jest doliną, nie miało nic wspólnego z warunkami francuskimi. Lotnisko w Saint Yan jest bowiem typowo nizinne, natomiast każde wyjście na wschód, południe i zachód dawało warunki latania wybitnie górskie. Samo rozegranie tegorocznych Szybowcowych Mistrzostw Polski odbywało się w warunkach bardzo liberalnych przy wielkiej tolerancji możliwości meteorologicznych podczas zadań dnia. Było to nie do pomyślenia we Francji, gdzie zadania były poważne i surowe, a nieraz wręcz mordercze, sięgające 120 i więcej procent możliwości meteorologicznych dnia. Obserwacja mistrzostw świata upoważnia do stwierdzenia, że nasze mistrzostwa, względnie poszczególne ich konkurencje, są rozgrywane nieraz w bardzo cieplarnianych warunkach, dostosowanych zbyt często do wygody i przyjemności zawodnika. Poprawa w tym kierunku wymaga unowocześnienia naszej służby meteo (przydałby się radar) oraz zwiększenia fachowości i odpowiedzialności kierowników mistrzostw. Powinni to być szybownicy z prawdziwego zdarzenia, a nie rokrocznie ludzie przypadkowi. Reasumując okres przed Saint Yan pragnę stwierdzić, że możliwości przygotowawcze ekipy wykorzystano u nas niedostatecznie.

Sprawa sprzętu na mistrzostwa, pełna sporów i gorących dyskusji, została rozwiązana jak najbardziej szczęśliwie. Każdy kto widział zawody we Francji zgodzi się zapewne z tym, że „Jaskółkę L" spotkałby w Saint Yan ten sam los co „Eolo", „Blanika", „Demanta", A-08 i kilka innych. Szybowce tego typu, nazywane przez wybitnego znawcę szybownictwa, przewodniczącego Komisji Szybowcowej FAI — Szwajcara Gehringa dowcipnie „Super Orchidee", pozostaną obok całej swej super-nowoczesności niewątpliwie tylko rekordowymi. Przykład tegorocznych mistrzostw świata uczy, że na zawodach zdają egzamin tylko takie maszyny, które dobrze latają w każdych warunkach. Stąd wydaje mi się, że lansowana u nas w kraju teoria szybowca zawodniczego o dużym obciążeniu jednostkowym powierzchni jest błędna. Sprawa ta, dyskutowana zresztą również namiętnie na mistrzostwach, ma jeszcze swoich zwolenników i przeciwników. Spór pozostaje nadal otwarty, ale praktyka uczy nas czego innego.

Uważam poza tym, że „Jaskółka Z" nie ustępowała swym wykończeniem w żadnym stopniu szybowcom innych ekip. Po zainstalowaniu na stałe radia i wprowadzeniu pewnych poprawek czy uzupełnień, które zmierzać będą na pewno w kierunku unowocześnienia, szybowiec tego typu odegra jeszcze niemałą rolę na różnych zawodach. Jest w każdym razie bardziej pewny od wszystkich nam znanych „superów". Na dzisiejszym etapie możemy być z „Jaskółki Z" na pewno zadowoleni. Szeroko reklamowany „Breguet 901", aczkolwiek dobry i nie budzący zastrzeżeń swą doskonałością, jest — jak się okazuje — bardziej kosztowny w produkcji i skomplikowany w budowie, a przez to znacznie trudniejszy w doraźnych naprawach.

Sportowy samolot odrzutowy SIPA-200 cieszył się na lotnisku w Saint Yan dużym zainteresowaniem zarówno uczestników mistrzostw jak i publiczności. Foto: J. R. Konieczny (2)



Czechosłowacy uważali za stosowne zademonstrować na mistrzostwach swą najnowszą konstrukcję — samolot sportowy o wszechstronnym zastosowaniu Zlin-226 „Trener 6".

Inne zagadnienie i u nas z pewnością nowe — to szybowce metalowe. Mają one swe zalety, jak i wady. W każdym razie — o czym mówili nam Węgrzy i Jugosłowianie — w małej serii szybowiec jest potwornie drogi, a doraźna naprawa połamanych skrzydeł czy kadłubów prawie niemożliwa. Wydaje się, że sprawą tą trzeba by się i u nas pilnie zająć, aby zebrać w tym kierunku lepsze i przede wszystkim własne doświadczenia.

Sprawa radia w szybownictwie jest u nas na pewno historią bez precedensu. Aż wstyd mówić i pisać, ale ślamazarstwo w tej dziedzinie jest wprost żenujące, zwłaszcza, że dzieje się to w organizacji, która legitymuje się przecież setkami wyszkolonych radiowców. Nie wiem, czy obiecane zainstalowanie radia na kilka dni przed mistrzostwami uratowałoby sytuację, ale pomogłoby na pewno w pewnym stopniu naszym zawodnikom i kierownictwu oraz zaoszczędziło wielu kłopotów. Byliśmy wraz z ekipą Szwecji jedynymi z nielicznych bez tego nowoczesnego środka łączności. Czas wreszcie przerwać niedołęstwo i wyjątkową niezaradność w tej dziedzinie. Radio musi wejść jak najszybciej na stałe do naszego szybownictwa, tak w dziedzinie szkolenia jak i wyczynu. Musi stać się integralną częścią szybowca. Bez radia nie może być już dziś nowoczesnego szybownictwa.

Dużo zastrzeżeń budzić muszą również samochody ekipy. Bez żadnej przesady można stwierdzić, że byliśmy pod tym względem na ostatnim miejscu. Mała prędkość, brak jakiejkolwiek wygody w wozie dla pilota w drodze powrotnej z przelotu (w ogóle niemożliwość spania w czasie jazdy, kurz we wnętrzu itp.) były poważnym mankamentem dla nas na mistrzostwach. Oczywiście zmiana jakichkolwiek urządzeń tym razem ze względu na późne otrzymanie wozów, była niemożliwa. Moim zdaniem „Lubliny" raczej nie nadają się do holowania wozów transportowych, należałoby z nich zrezygnować, a zastanowić się zawczasu nad jakimiś furgonetkami typu „Skoda" (które mieli Czechosłowacy) lub czymś podobnym. Nie uważam też, że najlepsze były wozy transportowe. Nad ich ulepszeniem trzeba się również zastanowić.

Sprawa, o której chciałbym jeszcze kilka słów napisać — to skład ekipy. Podjęte przed samym wyjazdem decyzje odnośnie składu osobowego były jak najbardziej słuszne. W przyszłości jednak należy staranniej dobierać ludzi. Nie może budzić wątpliwości udział inżynierów-konstruktorów na mistrzostwach, ale tym razem niewiele oni zobaczyli na zawodach, gdyż — jako pomocnicy — ciągle byli w rozjazdach. Nasi inżynierowie (z wyjątkiem inżyniera Bojanowskiego, który przyjechał poza ekipą) nie mieli jednak pełnej swobody podpatrywania imprezy od strony technicznej. Na przyszłość powinni oni wyjeżdżać oddzielnie. Poza tym należy wzmocnić kadrę techniczną, a więc — po dwóch kierowców na samochód (jeden z nich równocześnie byłby pomocnikiem), przynajmniej dwóch stolarzy lotniczych (jeden z nich mógłby być też pomocnikiem). Praktyka podczas remontu szybowca Gorzelaka wykazała, że jeden stolarz — to stanowczo za mało i gdyby nie pomoc 2 stolarzy jugosłowiańskich, nie wiem czy wszystko poszłoby tak gładko.

Uważam też, że przydałby się na zawodach własny meteorolog. Prawie każda ekipa takowego miała, nie mówiąc o tym, że kierownik drużyny USA p. Wiggin był sam meteorologiem. Nie rozumiem więc dlaczego nasi piloci tak się mocno przed tym bronili. Czyżby byli już na tyle zarozumiali (nie chcę ich o to wcale posądzać), że nie czują potrzeby opieki ze strony meteorologa (który, nawiasem mówiąc mógłby tam dużo ciekawych rzeczy dla nas podpatrzeć). Wypływa z tego jeden zasadniczy wniosek, że skład ekipy na zawody międzynarodowe musi być niezwykle starannie dobrany, muszą to być ludzie na wysokim poziomie fachowym — wybitni specjaliści i możliwie jak najbardziej wszechstronni, o dużej kulturze osobistej.

Nie od rzeczy będzie tu też wspomnieć, że ekipa USA na mistrzostwach korzystała po raz pierwszy w swych dziejach z wybitnej i wszechstronnej pomocy US Air Force (lotnictwa wojskowego). Nasuwają się tu siłą rzeczy wnioski, że szybownictwo w tym kraju zaczyna, względnie zacznie, być przedszkolem lotnictwa wojskowego. Druga sprawa, która wymaga zastanowienia u nas, to obecność w Saint Yan sportowego samolotu odrzutowego SIPA-200. Z rozmów przeprowadzonych z Francuzami można było wywnioskować, że łatwiej jest przeszkolić pilota szybowcowego na ten typ samolotu, niż pilota samolotowego z analogicznym nalotem. A w ogóle, uważam, że taki typ samolotu jest naszym aeroklubom bardzo potrzebny.

Za granicą żywo wspominają niektórzy piloci i pytali się nas dość często o szybowiska w Ustianowej i Bezmiechowej. Cóż mieliśmy im odpowiedzieć? Jak uważacie? Otóż uważam, że w konkluzji uwag i podanych tu wniosków trzeba jak najszybciej zabrać się za wzmocnienie naszego zaplecza wyczynu szybowcowego, że dlatego warto i trzeba zająć się koniecznie wspomnianymi wyżej szybowiskami i nie tylko nimi, ale innymi sprawami też. Jestem przekonany, że gdybyśmy mogli przed mistrzostwami w Saint Yan wybierać naszych reprezentantów ze 100-osobowej grupy pilotów wysokiej klasy, a nie z 10, to niewątpliwie wszystkie sprawy przygotowawcze potoczyłyby się znacznie lepiej. Ale to już sprawa obszerniejsza i przypuszczam, że zwrócą na nią mocno uwagę sami dyskutanci.

JERZY R. KONIECZNY

PRZED II MISTRZOSTWAMI SAMOLOTOWYMI POLSKI

Doc. mgr inż. FRANCISZEK JANIK
Przewodniczący Komisji Sportowej Rady Samolotowej APRL

NIE będę pisał o celach, jakie mają spełnić II MSP, są one bowiem jasno określone w regulaminie, którego projekt został ogłoszony w Nr 21 „Skrzydlatej" z dnia 20 maja 1956. Chcę tu tylko podać i objaśnić poprawki i uzupełnienia tego projektu wstawione do oficjalnego (obowiązującego) regulaminu na podstawie analizy i przedyskutowania na posiedzeniu Komisji Sportowej uwag nadesłanych do ZG LPŻ. Niektóre z tych poprawek mają charakter tylko czysto formalny — jak np. zastąpienie Instrukcji Szczegółowej przez Zarządzenie Organizacyjne — inne zaś są korektą niedostrzeżonych omyłek w opublikowanym projekcie — jak np. art. 10 i 14 — ale są również poprawki o znaczeniu istotnym — jak np. zmiana daty itp.

Poprawki te omówię po kolei, aby każdy z Czytelników mógł je wstawić do tekstu projektu regulaminu.

Regulamin ogólny

1) Nazwę „Instrukcja Szczegółowa" zmienić na „Zarządzenie Organizacyjne".
5) Datę „9—23.IX" zmienić na „4—14.X". Ostatnie zdanie ma brzmienie: „Trasa zostanie podana do wiadomości zawodnikom w pierwszym dniu II MSP w klasie Juniorów i Seniorów".
6) Zamiast „Instrukcja Szczegółowa" ma być „Zarządzenie Organizacyjne".
7a) Po słowie „ZLC" dodać: „i ZG LPŻ".
7b) Zamiast „Instrukcji Szczegółowej" ma być „Zarządzenia Organizacyjnego".
8) Artykuł ten brzmi: Tak w klasie Juniorów jak i Seniorów mogą uczestniczyć po dwie załogi z każdego aeroklubu.
9) Zamiast „Junak-2 lub Zlin-26" ma być „Zlin-26 i Junak-2".
11) Skreślić „odznakę sportową SPO".
13) Artykuł ten brzmi:
Załogi startują w zasadzie na samolotach macierzystego aeroklubu. Szefów ekipy nie przewiduje się, natomiast winni być wyznaczeni kierownicy grup wojewódzkich. Samoloty muszą być wyposażone w spadochrony (w klasie Juniorów tylko dla pilota) ratownicze (siedzeniowe), w pełny osprzęt pilotażowo-nawigacyjny, barografy, przybory nawigacyjne, mapy w skali 1 : 500 000, pokrowce, sprzęt do kotwiczenia samolotu, książki pokładowe, zegarek czasowy i ciężarki meldunkowe (zamknięte woreczki z kieszenią na meldunek wypełnione piaskiem po 0,2 kG i przyszyte do taśmy czerwonej długości 1 m).
14) Po słowie „Zgłoszenie" dodać: „według załączonego wzoru Nr 1".
15) Początek tego artykułu brzmi:
Zgłoszenie samolotów z podaniem znaków rejestracyjnych i skład imienny załóg należy przesłać w terminie do 20.IX.1956 po . . . . . .
16) Zamiast „2 tygodnie" ma być „tydzień".
17) W punkcie c) skreślić: „odznakę sportową SPO oraz licencję sportową FAI wydaną przez APRL.
23) Artykuł ten brzmi:
Do wszystkich konkurencji poza złotem i konkurencją B załogi startują według kolejności miejsca w ogólnej punktacji uzyskanej w poprzednich próbach. Numery konkursowe załóg zostaną wylosowane przez KSM i podane do wiadomości w Programie minutowym.
27) Brzmienie obowiązujące:
Punktacja za poszczególne konkurencje i próby będące podstawą klasyfikacji bieżącej będzie ogłaszana w ciągu 6 godzin po zakończeniu danej konkurencji lub próby. Rozdanie nagród i oficjalne zakończenie zawodów nastąpi po zakończeniu Mistrzostw w obu klasach.
29) Na końcu dodać: „ważne do czasu rozegrania następnych Mistrzostw Samolotowych Polski".
31) Zamiast „Zawodów" ma być „II MSP".
34) Na końcu pkt. a) dodać: „z własnej winy". Dodać pkt e):
e) jeżeli okaże się niezdolny do lotu zgodnie z orzeczeniem lekarskim.
35) Dodać na końcu: „i uprawnia do wydawania decyzji kierownika II MSP".

Regulamin Szczegółowy

7) Po słowie miejscowości... wstawić „Kozłów", a na końcu zmienić 200 m na 100 m.
9) Zamiast „a = 4" ma być „a = 8".
10) Wzór ma postać:

$$A = P_1 + P_2 = (80 - 10 \cdot \Delta t - 20) + \frac{8}{3} \Sigma S$$

Zamiast „$\Delta t > 8$ i" ma być „$\Delta t > 8$ min i"
13) Ostatnie zdanie ma brzmieć:
Przy punktacji uwzględnia się czas $t = t_1$ albo $t = t_2$ wyrażony w pełnych minutach zaokrąglonych w górę lub w dół — ($0,5 > t = 0$ zaś $0,5 < t = 1$).
14) Wzór ma postać:
$B = P_1 + P_2 = (50 - U) + [50 - 5\,(t - 3)]$
Wyrażenie $(t - 3)$ nie może być ujemne, gdyż 3 min oznacza minimalny czas próby. Po. . . . .
16) Zamiast „odległości S" ma być „odległości s".
22) Po słowie „odcinka trasy" dodać „po łuku".
23) Zamiast „podróżną w" ma być „podróżną W". Zamiast „losowaniem" ma być „kolejnością według klasyfikacji bieżącej".
Zamiast „k = V/W i" ma być „k = V/W, jakie zawodnik powinien uwzględniać i"
24) Skreślić zdanie: „która będzie podana w regulaminie obowiązującym".
26) Po pierwszym zdaniu winno być:
Zauważony znak musi być naniesiony na mapę w postaci krzyżyka z dokładnością do 2 mm i odnotowaniem obok czasu i kształtu znaku. Niedokładne naniesienie znaku lub jego kształtu uważa się za błąd powodujący stratę 20 pkt. Przedłużenie...
28) Zamiast „Zawodów" ma być „II MSP".
29) Po słowach „...wartości ocen" ma być:
Śśr wszystkich sędziów zaokrąglonej w górę lub w dół — gdzie bliżej. Np. przy 7 sędziach i sumie ich ocen $\Sigma S = 31$ wartość średnia wynosi $Śśr = \frac{31}{7} = 4\frac{3}{7} = \sim 4$. Współczynnik próby a = 70.
30) Wzór ma postać:
$D = P_1 + P_2 + P_3 = 2 \Sigma S^1 + (100 - 2d) + 70 \cdot Śśr$
31) Skreślić słowa: „w Warszawie" i na końcu dodać: „jak w klasie juniorów"

Foto: B. Koszewski

WSPOMNIENIA OFICERA SZTABOWEGO (6)

WRZESIEŃ 1939

ADAM KUROWSKI

Tak więc dywizjon myśliwski spisywał się znakomicie.

10.

Dnia 13.IX rano armia otrzymuje zaszyfrowaną depeszę z podpisem generała Rómla, podającą, że w kierunku Sochaczewa, przez Błonie posuwają się znaczne siły pancerne i zmotoryzowane. Jest to sprzeczne z meldunkiem lotnika, który wrócił przed godziną z tamtego kierunku. Widzę, że generał Kutrzeba po raz pierwszy nie bardzo dowierza meldunkowi lotnika.

Wysyłamy natychmiast drugie rozpoznanie. Tym razem idą dwa samoloty: „Czapla", której nakazuję niski lot i „Karaś", który idzie wyżej, ale ma dotrzeć aż do Warszawy. Rozpoznają nie tylko szosę, lecz i drogi polne na południe od Puszczy Kampinowskiej.

Gdyby depesza okazała się prawdziwa, sytuacja byłaby krytyczna. 26 d.p. jest jeszcze oddalona od Sochaczewa o jeden dzień marszu i armia nie ma czym zabezpieczyć tego kierunku. Depeszę mogli jednak sfabrykować Niemcy, gdyż było wiadomo, że już w trzecim dniu wojny wraz ze sztabem 7 d.p. szyfry wpadły im w ręce.

Samoloty kolejno wracają, przywożąc znowu meldunki negatywne. Nic jeszcze spod Warszawy nie idzie. Obserwatorzy osobiście meldują się u generała Kutrzeby. Widzę, że twarz generała rozjaśnia się. Znowu w pełni ufa lotnikom, którzy go dotąd nie zawiedli. Depesza jest sfałszowana lub wynikła z jakiegoś nieporozumienia. Nie można tego dokładnie ustalić, bo łączność z Warszawą szwankuje. Około południa znów depesza z podpisem generała Rómla. Niezaszyfrowana. A treść niezwykła: „Spieszcie na obiad do Wierzbickiego". Ta na pewno nie pochodzi od Niemców i jest dla nich niezrozumiała, ale w naszym sztabie szybko ją rozszyfrowano. Wierzbicki — to słynna na całą Polskę restauracja. Rómel wskazuje kierunek natarcia na Radom.

Jednostki pancerne spod Warszawy jeszcze idą, ale mogą iść. Pomiędzy Sochaczewem, a stolicą nie ma już żadnych walczących oddziałów polskich. Resztki armii „Łódź" z generałem Thommé wycofały się w nocy na Modlin.

W tej sytuacji generał Kutrzeba postanawia przerwać natarcie na Łódź. Nie ma ono teraz znaczenia wobec braku oporu frontowego od wschodu. Pod Radomiem toczy się duża bitwa. Aby się tam dostać, trzeba opanować lasy na wschód od Skierniewic. W ten sposób powstaje koncepcja nowego natarcia, która w streszczeniu jest następująca:

— Grupa Bortnowskiego w dniu 14.IX broni się na odcinku Bzury wraz z 26 d. p. obsadzającą rejon Sochaczewa.

— Grupa Knolla wycofuje się na północ, przechodzi za plecami poprzedniej grupy i zajmuje podstawy wyjściowe do natarcia na Bzurze w rej. Sochaczewa i na północ.

— Po zakończeniu przegrupowania obie grupy nacierają celem opanowania lasów skierniewickich.

Manewr jest trudny. Podczas przegrupowania oddziałów Knolla dywizje Bortnowskiego nieustannie walczą z przemożnymi siłami niemieckimi o utrzymanie Łowicza i Sochaczewa.

W tym okresie lotnictwo armii nadal pracuje chlubnie. Spełnia w zasadzie swoje zadania, choć warunki pracy stają się niezmiernie ciężkie. Teren zajmowany przez armię kurczy się. Pozostaje już tylko niewielki rejon (Kiernozia — Sanniki — Iłów), gdzie lotnictwo może stać nie zagrożone z ziemi. Zagrożenie z powietrza jest natomiast bardzo wielkie. Rozpoznanie lotnisk przez nieprzyjaciela jest teraz niezmiernie łatwe.

W dniu 14.IX. dochodzi do wypadu naszych myśliwców na kolumnę piechoty niemieckiej na samochodach, której akcja grozi odcięciem naszych przegrupowujących się oddziałów.

Wyprawa myśliwców (8 samolotów) jest bardzo skuteczna i wykonana bez własnych strat.

W tym samym dniu jeszcze jeden wyczyn lotnika wybawia armię z kłopotu. Chodziło o to, że nie mieliśmy wcale map na wschód od Łowicza i Sochaczewa. Przed kampanią wrześniową nie przewidywano, aby były one potrzebne armiom „Poznań" i „Pomorze".

Od paru dni alarmowaliśmy o to Warszawę i wreszcie przyszła depesza, aby podać lotnikowi teren, gdzie może wylądować. Podałem rozległe pole ciągnące się wzdłuż szosy, łatwe do odnalezienia i skierowałem tam pogotowie techniczne i sanitarkę.

„P 11" z Warszawy, znacznie obciążony ładunkiem map, wykonał brawurowy lot koszący z otoczonej stolicy „w nieznane" i szczęśliwie wylądował. Dzielnym pilotem był major Wyrwicki, który w tej kampanii pełnił funkcję szefa sztabu brygady pościgowej. W drodze widział nad sobą kilka patroli „Messerschmittów".

11.

Dnia 16.IX. dywizje ostatecznie zajęły podstawy wyjściowe do natarcia pod Łowiczem i Sochaczewem. Razem miało nacierać sześć dywizji piechoty. Od północy akcję tę osłaniały: grupa kawalerii gen. Abrahama (Wkp. b. k. i b. k. „Podole"), która miała wysunąć się poprzez Bzurę do Puszczy Kampinoskiej oraz 27 d. p., która miała przejść do rejonu Brochowa.

Natarcie wychodzi o świcie, jednak nie wszędzie rozwija się jednakowo.

Tymczasem Niemcy ze swej strony przygotowywali w rejonie Sochaczewa decydujące natarcie piechoty i jednostek pancernych, które zawróciły spod Warszawy. Uderzenie wychodzi w godzinach porannych na północne skrzydło 14 d. p. Pod osłoną dymu Niemcy przerzucają przez Bzurę kilka mostów, po których przechodzi kilkadziesiąt ciężkich czołgów. Czołgi te rozjeżdżają całą artylerię sąsiedniej od północy 17 d. p., a następnie zalewają tyły armii. Między innymi oddział zwiadowczy kilku czołgów osacza sztab grupy generała Bortnowskiego, który przez parę godzin broni swej kwatery we dworze otoczonym murem. W starciu tym m. innymi zostaje ranny lotnik, kapitan obserwator Ciesielski.

Poprawki formalne nie wymagają komentarzy i nie będę się nimi zajmował. Omówię tylko zmiany istotne i sprawy istotne.

Do spraw istotnych należy podział regulaminu na ogólny i szczegółowy. Regulamin ogólny ujmuje stronę prawną i organizacyjną Mistrzostw (i w ogóle każdych zawodów), regulamin zaś szczegółowy określenie konkurencji i punktacji czyli stronę sportową.

Regulamin zeszłoroczny nie ujmował tego podziału, a co gorsza nie określał liczby punktów osiągalnych. Nie jest to konieczne, gdy chodzi o zwykłe zawody, w których zwycięża najlepszy według klasyfikacji ogólnej. W mistrzostwach natomiast wymaga się zdobycia określonej liczby punktów możliwych do zdobycia (90%), aby móc uzyskać tytuł **„Mistrza Sportu"** i dlatego regulamin Mistrzostw musi określać ściśle liczbę punktów osiągalnych w danych zawodach.

Termin Mistrzostw został przesunięty ze względów technicznych i podyktowany był terminem wyremontowania „Zlinów". Każdy aeroklub w klasie Seniorów będzie mógł wystawić dwie załogi — jedną na samolocie „Zlin-26", a drugą na samolocie „Junak-2". Kluby, których członkowie nie mają odpowiedniego treningu na samolotach „Junak-2", mogą zrezygnować z drugiej załogi (ale nie muszą jak w zeszłym roku). Ze względu na równość szans nie przewiduje się dwóch załóg z danego aeroklubu na tych samych samolotach np. „Zlin-26".

Po dyskusji postanowiono skreślić wymagania (w tym roku) co do odznaki sportowej SPO i licencji sportowej FAI. Ze względów technicznych i zgodnie z przepisami nie wymaga się spadochronu dla towarzysza pilota na samolotach „CSS-13". Ponieważ dotąd nie stosowano meldunków ciężarkowych, więc zostały one ściśle określone w art. 13. Terminy zgłoszeń oraz zmian samolotu musiały ulec zmianie ze względów technicznych.

Przy sformułowaniu art. 23 kierowano się zwyczajami stosowanymi za granicą, a w szczególności przykładem organizacji Międzynarodowych Zawodów Szybowcowych w St Yan we Francji tego roku. W art. 27 rozluźniono zbyt ostre terminy ogłaszania wyników, aby nie zmuszać Komisji Sportowej do zbyt gorączkowej pracy przy obliczaniu punktów. Poprawki do art. 29 i 34. Regulaminu Ogólnego okazały się koniecznym uzupełnieniem projektu regulaminu i są logiczne.

Nad art. 7 Regulaminu Szczegółowego odbyła się dłuższa dyskusja, biorąca pod uwagę bezpieczeństwo lotu. Ponieważ Mistrzostwa, to nie szkolenie uczniów pilotów — więc postanowiono obniżyć do 100 m wysokość wykonania kręgu do lądowania — z tym, że piloci nadlatujący nad taśmę mają pierwszeństwo, a piloci wykonujący krąg muszą im ustępować, bo czas lądowania nie jest punktowany.

Wzory w art. 9, 10 i 14 były mylnie podane w projekcie regulaminu i zostały skorygowane. Postanowiono usunąć z regulaminu obowiązek okrążenia znalezionego znaku, aby nie dawać wskazówek następnym załogom co do miejsca wyłożonego znaku na trasie. Postanowiono skreślić nocleg w Warszawie, aby dać możność goszczenia zawodników przez inne miasta, gdzie ludność ma mniej okazji stykania się z lotnictwem.

A teraz kilka słów o samych próbach.

Konkurencje A, B i C są jednakowo punktowane w obu klasach. Każda konkurencja składa się z osobno punktowanych prób.

W próbie pierwszej **konkurencji A** (zlot do Gliwic) należy tak sobie obliczyć czas startu, aby się zjawić nad taśmą w Gliwicach w ściśle wyznaczonym czasie. Niedopuszczalne jest krążenie w okolicy KPT, gdyż to — aczkolwiek nie objęte regulaminem — może być sprawdzane przez KSM i może spowodować punkty karne. Zawodnik utrzymujący właściwy kierunek od KPT jest punktowany do 8 min. spóźnienia (bo za wczesne przybycie jest nierozsądne), ale przy niekierunkowym nalocie ma tylko 60 pkt do stracenia, czyli 6 min. czasu na spóźnienie.

W próbie drugiej (lądowanie) zawodnik może uzyskać co najwyżej 3 oceny „bardzo dobrze", czyli $\Sigma S = 15$. Przy uzyskaniu sumy ocen $\Sigma S = 13$ liczba zdobytych punktów wynosi

$$Pa = \frac{8}{3} \cdot 13 = 32 + \frac{8}{3} = 35 \text{ pkt.}$$

W próbie pierwszej **konkurencji B** usterki określa Komisja Techniczna, ale liczbę punktów utraconych ustala KSM na podstawie protokołu Komisji Technicznej. W próbie drugiej (kotwiczenie), jeżeli czas wynosi np. 7 minut, to załoga zdobywa punktów

$$P_2 = 50 - (7-3) \cdot 5 = 50 - 4 \cdot 5 = 30 \text{ pkt.}$$

W konkurencji C próba pierwsza (start na bramkę) polega na takim obraniu sobie przez pilota miejsca startu mierzonego od osi podwozia do bramki, aby bezpiecznie przeleciał nad bramką. Najtrudniejsze zadanie w tej próbie będzie miał zawodnik startujący jako pierwszy. Dlatego przewiduje się wykonanie próbnego startu przez członka KSM, aby pierwszy zawodnik mógł ocenić o ile może sobie skrócić drogę s w stosunku do startu próbnego. Próba druga (lądowanie w prostokącie) nie wymaga komentarzy. Odległości So i do określi KSM po zakończeniu tych prób, uwzględniając warunki atmosferyczne. Jeżeli KSM uzna, że zawodnik najlepszy w każdej z tych prób nie wyzyskał całkowicie możliwości jak najkrótszego startu i lądowania, to odległości So i do ustali poniżej najlepszych uzyskanych i w ten sposób najlepsi zawodnicy nie zdobędą 100% osiągalnych punktów.

W konkurencji D w klasie Juniorów są dwie próby, a w klasie Seniorów 3 próby. Próba pierwsza polega na wykonaniu 10 figur akrobacji podstawowej

(Dokończenie na str. 16)

$V_{śr}$	P_1	$V_{śr}$	P_1	$V_{śr}$	P_1	$V_{śr}$	P_1
70	0	100	120	120	0	150	150
71	4	101	124	121	5	151	155
72	8	102	128	122	10	152	160
73	12	103	132	123	15	153	165
74	16	104	136	124	20	154	170
75	20	105	140	125	25	155	175
76	24	106	144	126	30	156	180
77	28	107	148	127	35	157	185
78	32	108	152	128	40	158	160
79	36	109	156	129	45	159	195
80	40	110	160	130	50	160	200
81	44	111	164	131	55	161	205
82	48	112	168	132	60	162	210
83	52	113	172	133	65	163	215
84	56	114	176	134	70	164	220
85	60	115	180	135	75	165	225
86	64	116	184	136	80	166	230
87	68	117	188	137	85	167	235
88	72	118	192	138	90	168	240
89	76	119	196	139	95	169	245
90	80	120	200	140	100	170	250
91	84	121	180	141	105	171	225
92	88	122	160	142	110	172	200
93	92	123	140	143	115	173	175
94	96	124	120	144	120	174	150
95	100	125	100	145	125	175	125
96	104	126	80	146	130	176	100
97	108	124	60	147	135	177	75
98	112	128	40	148	140	178	50
99	116	129	20	149	145	179	25
		130	0			180	0

Generał Bortnowski przebywa w tym czasie w 16 d. p. i do wieczora nie może się porozumieć ze swoim sztabem.

Lotnictwo kilkakrotnie przeprowadza rozpoznanie, ale walka i sytuacja na tyłach jest tak pogmatwana, że trudno ustalić wierny obraz tego co się dzieje.

Po wielu wysiłkach pod wieczór dnia 16.IX. generał Kutrzeba miał wreszcie jaki taki obraz sytuacji i wtedy powziął swą trzecią decyzję w bitwie kutnowskiej.

Główne jej postanowienia:

— Armia przedziera się na Warszawę i Modlin przez Puszczę Kampinoską.

— W nocy z 16 na 17.IX. znajdująca się już w Puszczy Kampinoskiej grupa kawalerii generała Abrahama opanowuje dalszy rejon puszczy. 25 d. p. ubezpiecza puszczę od południa posuwając się jej skrajem. 17 i 14 d. p., które już są w ruchu na północ, przekroczą Bzurę pod Brochowem jeszcze tej nocy. Tak samo 27 d. p., która powinna już być pod Brochowem.

— Grupa generała Bortnowskiego, znajdująca się w ciężkich walkach, oderwie się od nieprzyjaciela po zapadnięciu zmroku i odejdzie na linię Kiernozie — Brochów. Grupa ta, jak również pozostałe oddziały armii, przekraczają Bzurę następnej nocy.

— Dowódca i sztab armii przechodzi do Puszczy Kampinoskiej w nocy z 16 na 17.IX.

Rozkaz powyższy został rozesłany do oddziałów za pomocą oficerów na motocyklach.

12.

Sytuacja jaka się wytworzyła, nie pozwalała na dalsze pozostawienie lotnictwa w rejonie działań armii. Nie było lotnisk. Dowódca armii polecił odesłanie pozostałych samolotów na tereny nie opanowane jeszcze przez Niemców.

Jako głębokie lotniska ewakuacyjne mieliśmy podane na początku kampanii dwa rejony: 1 — pod Węgrowem i 2 — pod Lublinem.

Teraz stanęliśmy wobec zagadnienia dokąd odesłać pozostałe „na chodzie" samoloty. Rejon Węgrowa odpadał, ale o zagrożeniu Lublina nie wiedzieliśmy. Do naszej otoczonej armii nie przeniknęły wiadomości z tamtego odcinka frontu. Mówiono tylko coś o przekroczeniu przez Niemców Wisły.

Odlot mógł nastąpić dopiero o świcie dnia 17.IX. Zwołaliśmy odprawę dowódców wszystkich jednostek lotniczych na godzinę 20 w wiosce, gdzie staliśmy w tym ostatnim dniu. Po odprawie miał nastąpić odjazd w kierunku Brochowa naszego sztabu lotniczego, składającego się z 3 samochodów osobowych i 2 półciężarowych.

Odprawa odbyła się. Dowódcy oddziałów otrzymali rozkaz odesłania o świcie wszystkich samolotów zdolnych do lotu na lotnisko pod Lublinem. Wydałem im mapy i poleciłem przed lądowaniem dokładnie rozpoznać sytuację i ustalić, czy lotnisko nie jest zagrożone. Dowódcy zgłosili następującą ilość maszyn, które prawdopodobnie będą mogły odlecieć:

major Mimler — 3 — 5 „P 11"
kapitan Badowski — 1 „Karaś"
— 2 „Czaple" (z 33 eskadry)
kapitan Dorembowicz — 2 „R XIII"
kapitan Ripsoń z 4 p. lotn. — 2 —
— 3 „R XIII".

Tak więc niektórzy tylko z naszych chłopców mieli szanse ujść jeszcze na terytorium nie zajęte przez wroga.

W gorszej sytuacji byli ci, którzy nie mieli już maszyn i personel nie latający eskadr, zmuszeni do przebijania się na piechotę. Podałem im kierunek: Brochów — Puszcza Kampinoska — Warszawa i powiedziałem na pocieszenie, że i my ze sztabu dzielimy ich los.

Był to właściwie koniec pracy lotnictwa armii „Poznań".

O losach tych co wystartowali dowiedziałem się częściowo z opowiadań innych.

Ostatni „Karaś" podobno nie wystartował.

Z eskadry 33 odleciała tylko jedna „Czapla" z załogą ppor. pil. Rejecki i ppor. obs. Tomaszewski.

Z 36 eskadry odleciały dwa samoloty, w tym dowódca eskadry kapitan Dorembowicz z sierżantem pilotem. Zorientowawszy się, że rejon Lublina jest zagrożony, skierował się do Brześcia i tam zestrzelili go Niemcy. Kapitan Dorembowicz został ciężko ranny.

Klucz „P 11" prowadzony przez majora Mimlera wylądował na polu pod Chełmem, tam uzupełnił benzynę z jakiejś przygodnej kolumny i odleciał do Rumunii. Do tego trzeba dodać, że major Mimler, wyciąwszy część kadłuba, wywiózł na swym samolocie również niezmiernie lubianego przez wszystkich kolegów lekarza dywizjonu kapitana Chechtowskiego. Taką wersję słyszałem później od przygodnego świadka spod Chełma, leżąc w szpitalu w Warszawie.

KONIEC

„SKRZYDLATA POLSKA" — ORGAN AEROKLUBU PRL
WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny Jerzy R. Konieczny.

Kolegium redakcyjne: Paweł Eisztein, Tadeusz Malinowski, Jadwiga Sarnocińska, inż. Janusz Wojciechowski, Jerzy Zarębski (sekretarz redakcji).
Opracowanie graficzne Stanisław Kopf.
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Bracka 20a, tel. 6-61-01

Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł.

Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie Urzędy Pocztowe oraz listonosze. Prenumerata „Skrzydlatej" na zagranicę wynosi: kwartalnie — 10,90 zł, półrocznie 21,80 zł, rocznie — 43,70 zł. Wpłaty przyjmuje PKWZ „Ruch", W-wa, al. Jerozolimskie 119 (tel. 80505), konto PKO I-6-100024 — Warszawa, Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Aleje Jerozolimskie 119. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych Redakcja nie zwraca. Ogłoszenia w tekście redakcyjnym w wymiarach do 50 cm², w cenie zł 9.— za 1 cm² przyjmuje Dział Zbytu Wydawnictw Komunikacyjnych w Warszawie, ul. Kazimierzowska 52 najpóźniej do środy w tygodniu poprzedzającym ukazanie się numeru.

Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 5337/C B-33.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 25 WRZEŚNIA 1956 R. **NAKŁAD 22 500 EGZ.**

Dalsze wersje samolotu BM – 4

SAMOLOTY BM-4 były budowane w latach 1929—1931 w wytwórni „Samolot" oraz z licencji — w Podlaskiej Wytwórni Samolotów. Niezależnie od samolotu z silnikiem „Gipsy" 85 KM oraz z polskim silnikiem „Peterlot" 80 KM, były produkowane i dalsze z silnikiem „Le Rhöne".

Załączone zdjęcia przedstawiają samolot BM-4 z silnikami „Le Rhöne" i „Gipsy". Wprowadzone zmiany konstrukcyjne polegają na:

a) odmiennie ukształtowanym i zamocowanym podwoziu,
b) zmienionym obrysie usterzenia pionowego i poziomego,
c) wyważeniu aerodynamicznym czterech lotek,
d) umieszczeniu zbiorników paliwa w środkowych częściach górnego płata w samolocie z silnikiem „Gipsy".

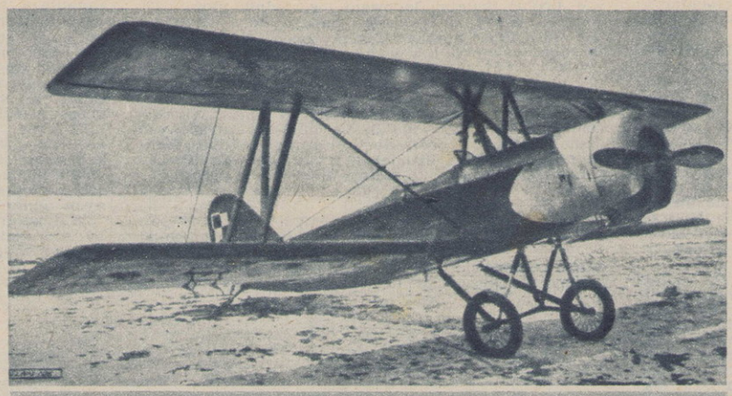
Główne dane wymiarowe pozostały bez zmiany z wyjątkiem samolotu z silnikiem „Gipsy", w którym długość całkowita wynosiła — 7 540 m.

Dane ciężarowe samolotów uległy pewnej zmianie, a mianowicie:

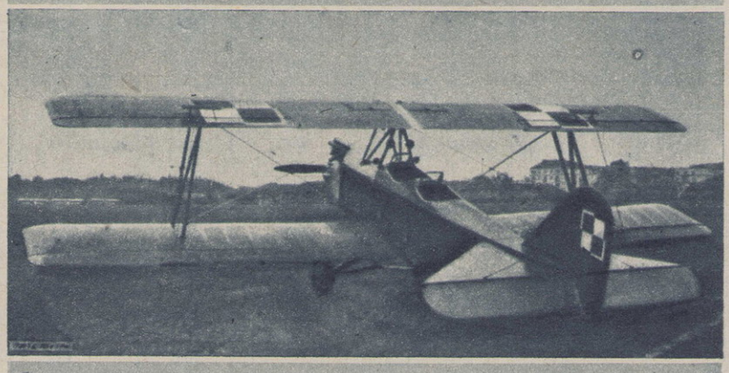
	silnik „Le Rhöne"	silnik „Gipsy"
ciężar własny	— 538,5 kG	535 kG
ciężar paliwa	— 65 kG	71 kG
ciężar oleju	— 19,5 kG	8 kG
ciężar użyteczny	— 168 kG	177 kG
ciężar całkowity	— 791 kG	791 kG

Osiągi tych samolotów przedstawiały się następująco:

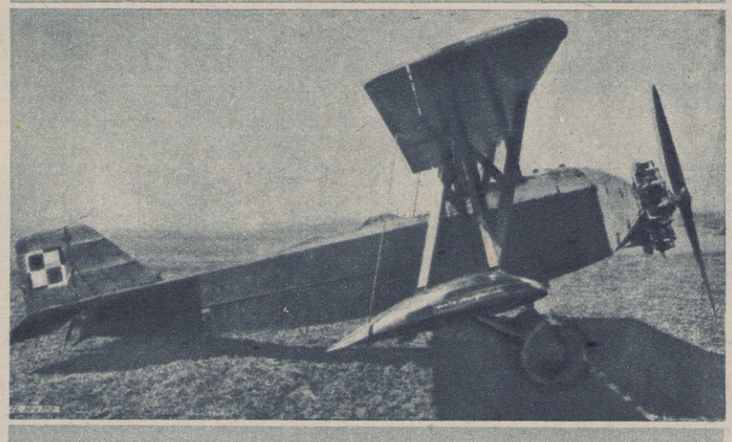
	silnik „Le Rhöne"	silnik „Gipsy"
prędkość max.	— 123,0 km/h	133,7 km/h
pułap praktyczny	— 2 820 m	1 900 m



Samolot BM-4 z silnikiem „Peterlot" o mocy 80 KM.



Samolot BM-4 z silnikiem „Gipsy" o mocy 85 KM.



Samolot BM-4 z silnikiem „Le Rhöne" o mocy 80 KM

Silniki lotnicze

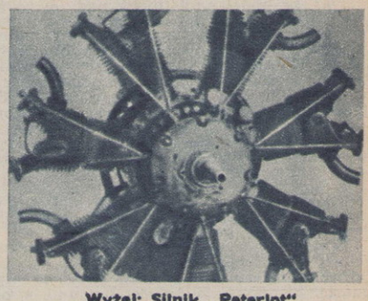
DEPARTAMENT Aeronautyki Ministerstwa Spraw Wojskowych ogłosił w połowie 1929 roku konkurs na krajowy silnik lotniczy o mocy 80 KM. Na konkurs, zamknięty w dniu 20.11.1930 r. zgłoszone zostały 3 silniki.

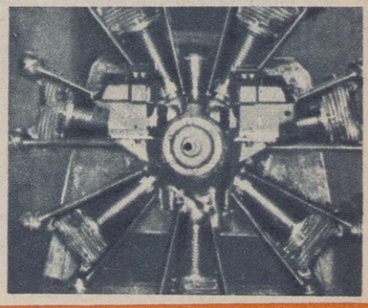
Pierwszym egzemplarzem, który po przejściu 200-godzinnych prób homologacyjnych i wytrzymałościowych uzyskał pierwszą nagrodę, był siedmiocylindrowy silnik gwiazdowy „Peterlot". Konstruktorem tego silnika był inż. F. Peter, a wykonawcą firma „Autoremont". Silnik został wykonany z materiałów krajowych, z wyjątkiem gaźnika i iskrowników. Moc nominalna silnika — 80 KM, obroty — 1 500 na min., ciężar — 127 kG. Silnik ten, produkowany później w małej serii, był zastosowany w samolocie BM-4.

Drugim egzemplarzem zgłoszonym na konkurs był gwiazdowy silnik siedmiocylindrowy „TK-7" konstrukcji inż. Tańskiego. Moc nominalna — 80 KM. Silnik był wyprodukowany przez warszawską firmę „Babbir".

Trzecim zgłoszonym silnikiem był opisany w „SP" Nr 10 (56) silnik „WZ-7" konstrukcji inż. Wł. Zalewskiego, wykonany w zakładach „Avia" w Warszawie.

ZDZISŁAW GRYGLICKI





Wyżej: Silnik „Peterlot".
Niżej: Silnik TK-7.

PRZED II MISTRZOSTWAMI SAMOLOTOWYMI POLSKI

(Dokończenie ze str. 15)

w klasie Juniorów i tak samo 10 figur w klasie Seniorów — z tym, że Juniorzy znają kolejność figur i mogą je dokładnie przetrenować, podczas gdy Seniorzy otrzymają zadanie przed próbą bez możliwości wytrenowania. Suma ocen pośrednich za każdą figurę wynosi 30. Osiągalna liczba punktów wynosi

$$P_1 = \frac{6}{3} \cdot 5 \cdot 30 = 300 \text{ pkt.}$$

Jeżeli suma ocen pośrednich wynosi 117, to

$$P_1 = 2 \cdot 117 = 234 \text{ pkt.}$$

W próbie drugiej (lądowanie na punkt) Juniorzy są punktowani do odległości od chorągiewki 65 m, Seniorzy zaś tylko do odległości 50 m ze względu na możliwość hamowania. Akrobacja pokazowa (próba trzecia) w klasie Seniorów jest oceniana jako całość, aby nie rozpraszać uwagi sędziów zapisywaniem ocen za każdą figurę i nie odrywać ich uwagi od obserwowania płynnych przejść z jednej figury do drugiej. Średnia ocena wynosi tu $\frac{1}{7}\Sigma$. Si (przy 7-miu sędziach), wobec czego jeżeli poszczególne oceny wynoszą: 3, 5, 4, 3, 4, 3 — to

$$S\acute{s}r = \frac{1}{7}(3+5+4+3+4+3) = \frac{22}{7} = 3\frac{1}{7} = 3$$

zaś punkty zdobyte wynoszą 70.3 = 210 pkt.

Najciekawsza, bo odmienna od dotychczas stosowanych, jest konkurencja E (lot okrężny), składająca się z 5-ciu prób. Próba pierwsza polega na uzyskaniu średniej **prędkości przelotowej** (względem powietrza V, a nie **podróżnej** względem ziemi W) na prostych odcinkach trasy jak najbliższej wartości nakazanej tj. 120 lub 170 km/h. Zawodnicy winni więc tak lecieć, uwzględniając wpływ wiatru, aby średnia wartość Vśr prędkości przelotowej dawała im jak najwięcej punktów według tabeli 1 w klasie Juniorów i tabeli 2 w klasie Seniorów. Z tych tabel wynika, że nie opłaca się lecieć za szybko, raczej wolniej. Jeżeli liczba prostych odcinków trasy między lądowaniami albo między miejscami startu lub lądowania a miejscowością M, gdzie obowiązuje zrzucenie meldunku, wynosi n, to średnia szybkość przelotowa wyniesie

$$V\acute{s}r = \frac{1}{n}(V_1 + V_2 + \ldots Vn) \quad \text{km/h}$$

Próba druga polega na uzyskaniu jak najmniejszych odchyłek między wartościami Vi. Może więc się nie opłaca nadganiać na pewnych odcinkach trasy czasu straconego na innych odcinkach i założyć sobie niższą wartość prędkości średniej Vśr, ale za to przestrzegać jej na wszystkich odcinkach prostych. Na podstawie komunikatów „meteo" zawodnicy muszą obliczyć prawidłowo stosunki prędkości k = V/W, aby móc obliczyć potrzebne czasy na przelot każdego prostego odcinka trasy. Ponieważ uzyskanie dobrej regularności jest trudniejsze przy większej liczbie odcinków trasy i przy większej prędkości, dlatego osiągalna wartość punktów w próbie regularności w klasie Seniorów wynosi 270 pkt, a w klasie Juniorów tylko 150.

W próbie trzeciej przewiduje się w klasie Juniorów dwa, zaś w klasie Seniorów 4 zrzuty meldunków. W klasie Juniorów zawodnik przestaje być punktowany w tej próbie, jeżeli suma odległości zrzutów wynosi 100 m, natomiast w klasie Seniorów wymagana jest większa precyzja zrzutu, bo suma odległości 4-ch zrzutów nie może wynosić 80 m.

Próbą czwarta odbywa się zasadniczo na krzywym odcinku trasy lotu po łuku, chociaż mogą być wyłożone znaki również na odcinkach prostych. Należy więc tak lecieć, aby móc zauważyć te znaki (pionowo w dół są one niewidoczne) i prawidłowo nanieść je na mapę, którą zawodnik oddaje KSM natychmiast po wylądowaniu.

Próba piąta — to próba regularności przelotu odcinka po łuku. Zawodnicy bowiem mają wyznaczony czas na przelot tego odcinka. Wszelkie odchyłki od tego czasu (np. za długie szukanie znaków) powodują utratę punktów.

Gruntowne przestudiowanie regulaminu II MSP i odpowiedni trening pozwolą każdemu zawodnikowi zdobyć jak najwięcej punktów — no i tytuł Mistrza. Tytuł ten może zdobyć kilku zawodników w każdej klasie, o ile tylko zdobędą odpowiednią część punktów osiągalnych przewidzianą regulaminami mistrzostw w danej kategorii sportu. Życzę więc jak najlepszych wyników.